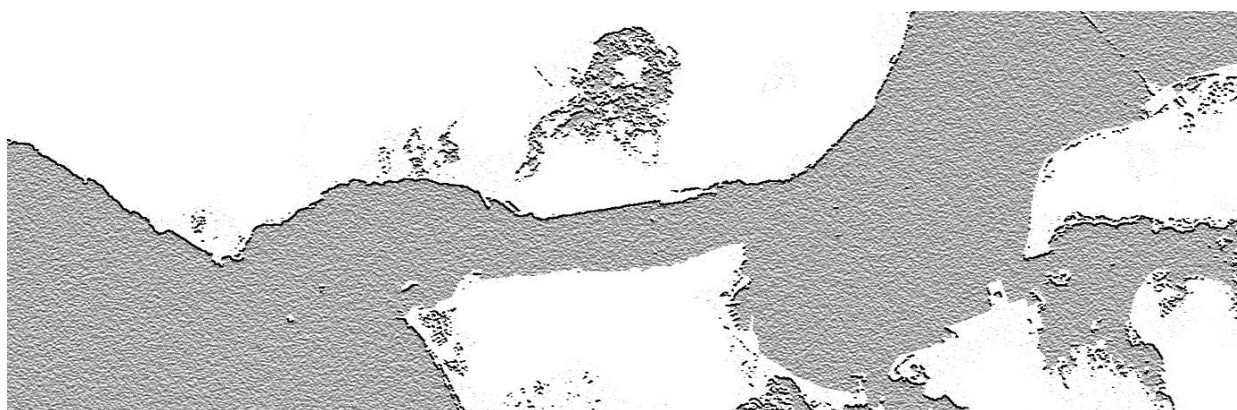




UNIVERSIDADE DE LISBOA  
Faculdade de Arquitetura



## CONFRONTO ENTRE MARGENS:

UMA PROPOSTA DE REQUALIFICAÇÃO PARA A FRENTE RIBEIRINHA DO GINJAL

Inês Sofia Rodrigues Gomes  
(Licenciada)

Dissertação/Projeto para a obtenção do grau de Mestre em Arquitetura

Equipa de orientação:  
Doutor Arquiteto António Miguel Leite  
Doutora Arquiteta Ana Marta das Neves Feliciano

Júri:  
Presidente: Doutor Arquiteto José António Jacob Martins Cabido  
Vogal: Doutor Arquiteto Paulo Manuel Dos Santos Pereira de Almeida

Lisboa, Janeiro 2017



UNIVERSIDADE DE LISBOA  
Faculdade de Arquitetura

# CONFRONTO ENTRE MARGENS:

UMA PROPOSTA DE REQUALIFICAÇÃO PARA A FRENTE RIBEIRINHA DO GINJAL

Inês Sofia Rodrigues Gomes  
(Licenciada)

Dissertação/Projeto para a obtenção do grau de Mestre em Arquitetura

Equipa de orientação:  
Doutor Arquiteto António Miguel Leite  
Doutora Arquiteta Ana Marta das Neves Feliciano

Júri:  
Presidente: Doutor Arquiteto José António Jacob Martins Cabido  
Vogal: Doutor Arquiteto Paulo Manuel Dos Santos Pereira de Almeida

Lisboa, Janeiro 2017

As referências bibliográficas deste documento estão escritas segundo o sistema de referência de Harvard.

Este trabalho foi redigido segundo o atual Acordo Ortográfico.

## RESUMO

<b>Título</b>	As margens de um rio são espaços urbanos que se encontram presos a um encadeamento de evolução e retrocesso cíclico, comprovado pelos ecos da história passada, permanentemente tentando contrariar a forte influência dos acontecimentos que os marcaram e os tornaram no que são hoje.
<b>SubTítulo</b>	Com o trabalho intitulado <i>Confronto entre margens</i> , pretende-se estabelecer um raciocínio lógico e crítico de modo a permitir a fundamentação da questão base desta tese: a disparidade evolutiva entre a margem Norte e Sul de um rio; através de uma análise associativa e comparativa de casos práticos semelhantes.
<b>Nome</b>	A fase prática engloba uma abordagem interventiva no Cais do Ginjal em Cacilhas, zona em ruínas cujo valor sociocultural e identidade ainda permanece na memória de quem habitou o espaço, outrora dotada de dinamismo. Esta frente de água provoca uma interpretação urbana que tem como propósito atrair população ao cais e devolve-lo ao seu estado qualificado. Simultaneamente, aproveitando as características intrínsecas ao local pretende-se gerar um conjunto arquitetónico capaz de garantir ao indivíduo experiências sensoriais e vivências únicas.
<b>Orientadores</b>	Deste modo, tentando que, com esta abordagem e consequentes sugestões arquitetónicas, a distância evolutiva entre a margem Norte e margem Sul do rio Tejo seja corrigida, possibilitando dar continuação ao processo de quebra da barreira invisível que divide e difere a cidade de Almada de Lisboa.
Doutor Arquiteto António Miguel Leite	
Doutora Arquiteta Ana Marta das Neves Feliciano	
Dissertação/Projeto para a obtenção do Grau de Mestre em Arquitetura	
Lisboa, Janeiro 2017	

## Palavras-Chave:

Evolução | Frente de Água | Requalificação | Cais do Ginjal



The bibliographical references in this document are according to the Harvard style referencing system.

This document was written under the current Portuguese Orthographic Agreement.

**ABSTRACT**

**Title**  
Conflict between river banks

**SubTitle**  
A proposal for the  
requalification of the river  
docks of Ginjal.

**Name**  
Inês Sofia Rodrigues Gomes

**Advisers**  
Dr. Arquiteto António  
Miguel Leite  
Dr<sup>a</sup>. Arquiteta Ana Marta  
das Neves Feliciano

Dissertation / Project to  
obtain the Master's Degree  
in Architecture  
Lisbon, January 2017

The margins of a river are itinerant urban spaces, locked in a vicious cycle of evolution and relapse, induced by its own past history, permanently trying to battle against the influence of previous events which marked and rendered the river banks into what they are today.

With this work, entitled *Conflict Between River Banks*, it is intended to establish a logic and critical line of reasoning that, in combination with the associative and comparative analysis of similar practical cases, will generate an argumentative base for the main question of this thesis: *the evolutionary discrepancy between the North and Southbank of a river*.

The practical phase incorporates an interventive approach towards Ginjal's docks: an abandoned and ruined place whose cultural and social value, and identity, still remains fresh in the memory of who inhabited the space, and who witnessed to its golden years.

This waterfront invites an urban interpretation that aims to lure population to this newly revitalized area, as well as returning the docks to their original qualified state. While taking advantage of characteristics inherent to the site it was envisioned the creation of an architectural aggregate able to transmit to the individual a set of unique sensory experiences.

And so, with this conceptual approach and subsequent architectural suggestions, trying to amend the progressive separation between the North and South waterfronts of the Tejo river, thus making it possible to continue the process of breaking the invisible barrier that divides the city of Almada and Lisbon.

Keywords:

Evolution | River Banks | Requalification | Ginjal's Docks



## **AGRADECIMENTOS**

### **Aos meus pais**

Por me acompanharem incondicionalmente neste projeto e em toda a minha vida

### **Aos meus orientadores**

Pelos contributos indispensáveis que levaram à concretização deste trabalho

### **À minha família e amigos**

Por me ensinarem a ser perseverante, me apoiarem e motivarem em todas as fases deste processo





# ÍNDICE

## Parte I

<b>1 </b>	<b>Introdução</b>	<b>1</b>
1.1	Enquadramento e objetivos	4
1.2	Metodologia	6
1.3	Estrutura e Organização	7
<b>2 </b>	<b>Margem Sul vs Margem Norte</b>	
2.1	Variante Geográfica	9
2.2	Evolução do conceito de Margem Sul	14
2.3	Londres e Southwark	16
2.4	Porto e Gaia	21
<b>3 </b>	<b>Transformações Ribeirinhas</b>	
3.1	Intervenções Urbanas	25
3.2	Património Material	28
3.3	Desenvolvimento das Frentes ribeirinhas	30
<b>4 </b>	<b>Reflexão Crítica</b>	<b>38</b>

## Parte II | O Lugar Físico e Social

<b>1 </b>	<b>Caracterização</b>	
1.1	Enquadramento Geográfico	42
1.2	Evolução histórica e urbana	43
<b>2 </b>	<b>Casos de Estudo</b>	
2.1	Pousada de Estoi	50
2.2	Quinta do Vallado	53
2.3	Casa em Moledo	56
<b>3 </b>	<b>Desenhar o Ginjal</b>	
3.1	A Fábrica e o Cais	59
3.1.1	Contextualização	59
3.1.2	Caracterização do Espaço	62
3.1.3	Plano de Pormenor	64
3.2	Estratégica Programática	66
3.2.1	Intervenção na Zona Ribeirinha	66
3.2.2	Intervenção na Fábrica	69
3.2.3	Intenções Projetuais	70
3.3	Descrição do Projeto	72
<b>4 </b>	<b>Reflexão Crítica</b>	<b>76</b>

## Parte III

	<b>Fontes Bibliográficas</b>	<b>80</b>
	<b>Anexos</b>	
	Anexos I - Processo de trabalho	85
	Anexos II - Apresentação gráfica do Projeto Final de Mestrado	





## ÍNDICE DE IMAGENS

### CAPA

Manipulação do autor da fotografia aérea de Lisboa e Almada (retirada do Bing Maps)

### INTRODUÇÃO

1. Arquivo Centro Arqueologia Almada – *Descarregamento de Pipas no Cais do Ginjal*, Almada, 1950. Fotografia.  
<http://observador.pt/especiais/cais-do-ginjal-da-fortuna-decadencia/>
2. Imagem da autora – *Cacilhas, Portugal. Vista sobre o cais do Ginjal, a partir do miradouro panorâmico*. 2015. Fotografia.

### MARGEM SUL VS MARGEM NORTE

3. Google Earth – Lisboa e Almada, Portugal. Ortofotomapa. Enquadramento das duas cidades divididas pelo rio Tejo. Ortofotomapa.
4. Valorsul – *Gráfico sobre a frequência e intensidade do vento na região de Lisboa/Portela*. Gráfico.  
<http://www.citidep.pt/ims/EIA/DIV8.html>
5. Valorsul – *Gráfico sobre a frequência e intensidade do vento na região do Cabo Ruivo*. Gráfico.  
<http://www.citidep.pt/ims/EIA/DIV8.html>
6. PINTO, Duarte – *Vista aérea de Coimbra, Portugal*. 2012. Fotografia.  
<http://portugalfotografiaaerea.blogspot.pt/2012/01/coimbra.html>
7. PLOUGMANN, Lars – *London Southwark: Do you live, work or drink around here?*. 2005. Fotografia.  
<https://www.flickr.com/photos/75062596@N00/74881794>
8. L. Mike - *Porto Panorama, Looking down the River Douro from Vila Nova de Gaia*. Portugal. 2009. Fotografia.  
[http://www.pentaxforums.com/gallery/images/3698/1\\_Porto\\_Downriver\\_Panorama.jpg](http://www.pentaxforums.com/gallery/images/3698/1_Porto_Downriver_Panorama.jpg)
9. MENZEL, Adolph - *The Iron Rolling Mill (Modern Cyclopes)*. Berlin. 1872-75. Pintura.  
[https://www.flickr.com/photos/gandalfsgallery/5847541801/in/photos\\_tream/](https://www.flickr.com/photos/gandalfsgallery/5847541801/in/photos_tream/)
10. SOARES, Nuno - *Consolidação e Maturidade demográfica in Tenedório J. A, Atlas da Área Metropolitana de Lisboa*. 2003. Gráfico.  
[http://www.urv.cat/dgeo/media/upload/arxius/Lisboa/07\\_poblacion.pdf](http://www.urv.cat/dgeo/media/upload/arxius/Lisboa/07_poblacion.pdf)
11. GORDON, William – *Our Home Railways: How they Began and How They are Worked*. London. 1910. Fotografia.  
<http://www.library.hbs.edu/hc/railroads/research-links/research-collections.html>
12. Imagem aérea de Londres. Londres, Inglaterra. 2015. Fotografia.  
<http://world-countries.net/wp-content/uploads/2015/05/London-foto.jpg>
13. GONNE – *Panorâmica da parte marginal de Gaia (1830-1831)*. Gaia, Portugal. 1830. Desenho.  
[http://www.gaiurb.pt/noticias/2013/ch\\_dianacional.htm](http://www.gaiurb.pt/noticias/2013/ch_dianacional.htm)
14. Casa Biel & Cª do Porto - *Ponte D. Luiz I, no Porto: Estado actual das obras*. 1885. Desenho.  
[http://lh5.ggpht.com/-W67oY4OvvtY/VJ2uwnyBGfI/AAAAAAAAjzA/RNFQMAS\\_OBY/s1600-h/clip\\_image015%25255B3%25255D.jpg](http://lh5.ggpht.com/-W67oY4OvvtY/VJ2uwnyBGfI/AAAAAAAAjzA/RNFQMAS_OBY/s1600-h/clip_image015%25255B3%25255D.jpg)

## TRANSFORMAÇÕES RIBEIRINHAS

15. West India Docks. Londres. 1967. Fotografia.  
<http://www.lddc-history.org.uk/beforelddc/index.html>  
West India Docks. Londres. 2011. Fotografia.  
<https://tt22e.wordpress.com/tag/west-india-docks/>
16. Canary Warf. Londres. 1982 e 1996. Fotografia.  
<http://www.lddc-history.org.uk/beforelddc/index.html>
17. TRIMMING, Peter – *Ivory House*, London. 2010. Fotografia.  
[https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/a/a2/Ivory\\_House%2C\\_St.Katharine\\_Docks%2C\\_London\\_-\\_geograph.org.uk\\_\\_\\_1777095.jpg](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/a/a2/Ivory_House%2C_St.Katharine_Docks%2C_London_-_geograph.org.uk___1777095.jpg)
18. MORGADO, João – *Mulini Beach*, Croatia. 2014. Fotografia.  
[http://www.landezine.com/index.php/2014/11/mulini-beach-by-studio-3lhd/mulini\\_beach-by-studio\\_3lhd-08/](http://www.landezine.com/index.php/2014/11/mulini-beach-by-studio-3lhd/mulini_beach-by-studio_3lhd-08/)
19. ZAKRZEWSKI, Tomasz - *Paprocany Lake Shore Redevelopment*. 2015. Fotografia.  
<http://www.archdaily.com/775301/paprocany-lake-shoredevelopment-rs-plus-561df71ee58ece0d5a0004b4-paprocany-lake-shoredevelopment-rs-plus-photo>
20. PORTO VIVO – *Quarteirão das Cardosas*, Porto, Portugal. 2014. Fotografia.  
[http://www.portovivosru.pt/mouzinho/flores/verNoticia.php?m=&id\\_no\\_t=7&pagina=2](http://www.portovivosru.pt/mouzinho/flores/verNoticia.php?m=&id_no_t=7&pagina=2)
21. Google Earth – Rua Cândido dos Reis antes das obras de intervenção urbana, Cacilhas, Portugal. 2010. Fotografia.
22. TOSCANO, Ermelinda – Rua Cândido dos Reis após as intervenções urbanas, Cacilhas, Portugal. 2012. Fotografia.  
[http://ossentidosopatrimonio.blogspot.pt/2012\\_07\\_01\\_archive.html](http://ossentidosopatrimonio.blogspot.pt/2012_07_01_archive.html)
23. Global Images – Docas dos Olivais, Lisboa, Portugal. 1950. Fotografia.  
<http://static.globalnoticias.pt/storage/TSF/2013/big/ng2790119.jpg>
24. TVI24 – Docas dos Olivais, Lisboa, Portugal. 1980. Fotografia.  
<http://www.tvi24.iol.pt/multimedia/oratvi/multimedia/imagem/id/13872982/877x658>
25. Arquivo Parque Expo – Parque das Nações, Lisboa, Portugal. 2003. Fotografia  
[http://www.risco.org/\\_img/galleries/02\\_04/expo98/img\\_01.jpg](http://www.risco.org/_img/galleries/02_04/expo98/img_01.jpg)
26. BATISTA, Eduardo – Parque das Nações, Lisboa, Portugal. 2010. Fotografia.  
<http://www.portugalexperiences.com/wp-content/uploads/2014/06/Lisboa-ParquedasNa%C3%A7%C3%B5es-EduardoBatistaCC.jpg>
27. PODERLOCAL – *Planta do plano de intervenção urbana na rua Cândido dos Reis*. Cacilhas, Portugal. 2015. Desenho.  
<http://revistapoderlocal.pt/index.php/e-revista/artigos/42-reabilitacao-urbana/50-almada-reabilitar-revitalizar>
28. SILVA, Carlos – *Vista aérea da Ribeira das Naus*, Lisboa, Portugal. 2013. Fotografia.  
<http://expresso.sapo.pt/multimedia/infografia/passeio-ribeirinho-de-lisboa-inaugurado=f793924>
29. SILVA, Carlos – *Planta Humanizada do resultado do plano de intervenção*, Ribeira das Naus, Lisboa, Portugal. 2013. Desenho computadorizado.  
<http://expresso.sapo.pt/multimedia/infografia/passeio-ribeirinho-de-lisboa-inaugurado=f793924>

## REFLEXÃO CRÍTICA

30. Imagem da autora – *Zona ribeirinha do Porto após as intervenções urbanas*, Porto, Portugal. 2015. Fotografia.
31. Imagem da autora – *Zona ribeirinha de Gaia após as intervenções urbanas*, Gaia, Portugal. 2015. Fotografia.
32. Lisbon Luz – *Frente Ribeirinha de Lisboa após intervenções urbanas*, Lisboa, Portugal. 2016. Fotografia.  
<http://www.lisbonlux.com/images/lisbon/ribeira-das-naus-lisbon.jpg>

## O LUGAR FÍSICO E SOCIAL

33. Idealista– *Planta esquemática da Margem Sul*, Almada, Portugal. 2000-2016. Desenho computadorizado.  
<https://st1.idealista.pt/static/pt/img/maps/0-EU-PT-15-03.gif>
34. Best Almada – *Fotografia aérea de Cacilhas e Almada*, Portugal. Fotografia.  
<http://bestalmada.org/sc16/>
35. GOMES, Carlos – *Levantamento do porto de Cacilhas e Margueira*, Portugal. 1883. Desenho.  
In SOUSA, R. H. *Almada, Toponímia e História*, 2003, p. 30.
36. GUEDES, Paulo – *Vista panorâmica dos estaleiros do Ginjal*, Cacilhas, Portugal. Início do séc. XX. Fotografia.  
In SOUSA, R. H. *Almada, Toponímia e História*, 2003, p. 265.
37. *Ruínas da fábrica de cortiça*, Margueira, Cacilhas, Portugal. Meados do séc. XX. Fotografia.  
In SOUSA, R. H. *Almada, Toponímia e História*, 2003, p. 207.
38. MATOS, Lurdes – *Lisnave estaleiros da Margueira, construção e montagem*, Cacilhas, Portugal. 1970-71. Fotografia.  
In A indústria naval em Almada: na rota do progresso, 2012.
39. NOVAIS, Mário – *Arsenal do Alfeite*, Almada, Portugal. 1938. Fotografia.  
Fundação Calouste Gulbenkian.
40. *Carregamento de Pipas*, Cais do Ginjal, Almada, Portugal. Anos 50. Fotografia.  
In SOUSA, R. H. *Almada, Toponímia e História*, 2003.
41. ALAGÔA, Rodrigo – *Cais do Ginjal*, Cacilhas, Portugal. 2015. Fotografia.  
<http://olhares.sapo.pt/cais-do-ginjal-cacilhas-foto7585631.html>
42. Imagem da autora – *Degradação do cais do Ginjal visto do miradouro*, Cacilhas, Portugal. 2015. Fotografia.
43. Imagem da autora – *Degradação do cais do Ginjal visto da antiga fábrica de óleo de fígado de bacalhau*. Cacilhas, Portugal. 2015. Fotografia.

## CASOS DE ESTUDO

44. Malagamba, Duccio – *Pousada de Estoi, vista*. Estoi, Portugal. 2003. Fotografia.  
[http://www.byrneaq.com/?lop=projectos&list\\_mode=1&id=6512bd43d9caa6e02c990b0a82652dca#](http://www.byrneaq.com/?lop=projectos&list_mode=1&id=6512bd43d9caa6e02c990b0a82652dca#)
45. Malagamba, Duccio – *Pousada de Estoi, vista*. Estoi, Portugal. 2003. Fotografia.  
[http://www.byrneaq.com/?lop=projectos&list\\_mode=1&id=6512bd43d9caa6e02c990b0a82652dca#](http://www.byrneaq.com/?lop=projectos&list_mode=1&id=6512bd43d9caa6e02c990b0a82652dca#)
46. *Pousada de Estoi*, maquete e vista, Estoi, Portugal. 2003. Fotografia.  
[http://www.arquitectos-associados.com/#!\\_\\_m4-reabilitacao/estoi](http://www.arquitectos-associados.com/#!__m4-reabilitacao/estoi)
47. Malagamba, Duccio – *Pousada de Estoi, planta*. Estoi, Portugal. 2003. Desenho digital.  
[http://www.byrneaq.com/?lop=projectos&list\\_mode=1&id=6512bd43d9caa6e02c990b0a82652dca#](http://www.byrneaq.com/?lop=projectos&list_mode=1&id=6512bd43d9caa6e02c990b0a82652dca#)
48. Malagamba, Duccio – *Pousada de Estoi, planta*. Estoi, Portugal. 2003. Desenho digital.  
[http://www.byrneaq.com/?lop=projectos&list\\_mode=1&id=6512bd43d9caa6e02c990b0a82652dca#](http://www.byrneaq.com/?lop=projectos&list_mode=1&id=6512bd43d9caa6e02c990b0a82652dca#)
49. Pousada Quinta do Vallado, vista, Régua, Portugal. Fotografia.  
<http://www.quintadovallado.com/wine-hotel/>
50. CAMPOS, Francisco – *Planta da Pousada da Quinta do Vallado*, Régua, Portugal. 2007-10. Planta digital.  
<http://menosemais.com/portfolio/hotel-vinico-da-quinta-do-vallado/>
51. CAMPOS, Francisco – *Vista da circulação interior da Pousada*, Régua, Portugal. 2007-10. Fotografia.  
<http://menosemais.com/portfolio/hotel-vinico-da-quinta-do-vallado/>

52. ALVES, Luís – Vista sobre o edifício, Casa Moledo, Moledo, Portugal. 1998. Fotografia.  
<http://a3.images.divisare.com/>
53. ALVES, Luís – Vista dos taludes envolvente e da camuflagem do edifício, Casa Moledo, Moledo, Portugal. 1998. Fotografia.  
<http://a4.images.divisare.com>
54. ALVES, Luís – Vista do espaço de franja entre o edificado e o muro de pedra, Casa Moledo, Moledo, Portugal. 1998. Fotografia.  
<https://divisare.com/projects/287583-eduardo-souto-de-moura-luis-ferreira-alves-house-in-moledo>
55. MOURA, Eduardo Souto – Planta de implantação, Casa Moledo, Moledo, Portugal. 1998. Desenho digital.  
[http://divisare.com/images/dpr\\_1.3,f\\_auto,q\\_auto,w\\_800/v1/project\\_images/5068415/](http://divisare.com/images/dpr_1.3,f_auto,q_auto,w_800/v1/project_images/5068415/)

#### DESENHAR O GINJAL

56. Google Earth – Cais do Ginjal visto de Lisboa, Cacilhas, Portugal. 2008. Fotografia.  
<http://static.panoramio.com/photos/original/2271905.jpg>
57. Vista aérea do cais do Ginjal, Almada, Portugal. Arquivo fotográfico, Administração Porto Lisboa. Fotografia  
<http://s3.observador.pt/wp-content/uploads/2015/04/apl1.jpg>
58. Imagem da autora – *Vista da antiga fábrica de óleo de fígado de bacalhau*, Cacilhas, Portugal. 2015. Fotografia.
59. Google Earth – Cais do Ginjal, aproximação aérea, Cacilhas, Portugal, 2010.
60. CARVALHO, Samuel – Perspetiva do Plano de Promenor do Ginjal, Portugal. 2001. Desenho.  
<http://4.bp.blogspot.com/-wWxOfDqHcDY/TmdcMyET-II/AAAAAAAAE2k/ifhz3n1UkR8/s1600/ginjal%2Bcoracao.jpg>
61. CARVALHO, Samuel – Corte esquemático do Plano de Promenor do Ginjal, Portugal. 2001. Desenho.  
<http://i.imgur.com/OIRsO.jpg>
62. Imagem da autora – Perspetiva do revitalizado cais do Ginjal, Cacilhas. 2016. Desenho computadorizado.
63. Imagem da autora – Planta esquemática do cais do Ginjal, Cacilhas. 2016. Desenho computadorizado.
64. Imagem da autora – Corte esquemático do cais do Ginjal. 2016. Desenho computadorizado.
65. Imagem da autora – Corte esquemático do cais do Ginjal. 2016. Desenho computadorizado.
66. Imagem da autora – Perspetiva do revitalizado cais do Ginjal, Cacilhas. 2016. Desenho computadorizado.
67. Imagem da autora – Perspetiva do revitalizado cais do Ginjal, Cacilhas. 2016. Desenho computadorizado.
68. Imagem da autora – Esquema exemplificativo, cais do Ginjal, Cacilhas. 2016. Desenho computadorizado.
69. Imagem da autora – Esquema exemplificativo. 2016. Desenho computadorizado.
70. Imagem da autora – Esquema exemplificativo. 2016. Desenho computadorizado.
71. Imagem da autora – Esquema exemplificativo. 2016. Desenho computadorizado.
72. Imagem da autora – Esquema exemplificativo. 2016. Desenho computadorizado.
73. Imagem da autora – Esquema exemplificativo. 2016. Desenho computadorizado.
74. Imagem da autora – Organograma funcional. 2017. Esquema computadorizado.
75. Imagem da autora – Cais do Ginjal, Cacilhas. 2016. Fotografia.



## PARTE I |

### 1 | INTRODUÇÃO



1. Cais do Ginjal, 1950

*“Water in one form or another circulates around us, all the time and everywhere.*

*Living things depend on water but water does not depend on living things, it has a life of its own.”<sup>1</sup>*

A água é um dos principais elementos catalisadores da população. Desde as primeiras civilizações, a água representa um papel importante para a subsistência da própria vida. A presença de um rio numa vila ou cidade garantia irrigação dos campos, fontes de alimento, pontos de trocas comerciais e meios de transporte, consequentemente fazendo com que o centro urbano e económico tenha-se situado em redor deste elemento.

---

<sup>1</sup> Pielou, E. C., *Fresh Water*, Chicago: University of Chicago Press, 1998, p.246.

Independentemente dos aspetos práticos a água sempre despertou no indivíduo uma dimensão metafísica que permite estabelecer um nível de proximidade sensorial, invadindo os seus sentidos e valorizando as experiências arquitetónicas e/ou socioculturais relacionadas com este elemento.

Esta simbiose de fatores práticos e metafísicos dotam as intervenções nestas zonas com a capacidade de devolver esse espaço à população, criando uma envolvente natural que sobressai da restante rede urbana citadina e mostra o seu poder e a sua força, através da naturalidade com que envolve os nossos sentidos.

Em suma, as frentes de água são o local ideal para novas intervenções arquitetónicas cuja revitalização tem impacto em toda a cidade e em todo o seu dinamismo.

A introdução do tema “Confronto entre Margens” surge como resposta a uma questão fundamental nos dias de hoje: qual o motivo, originador da distância e atraso do desenvolvimento das Margens Norte e Sul de um rio. Esta tese tem como mote desenvolver uma argumentação lógica deste tema e compreender as razões e possíveis soluções para a problemática.

Considerando as intervenções feitas pela Câmara Municipal de Almada na freguesia de Cacilhas, como um dos primeiros passos para a melhoria e maior desenvolvimento da cidade, esta tese incide numa continuidade desta filosofia com foco no cais do Ginjal, local popular entre a população, independentemente do estado de ruína atual, para uma proposta de revitalização urbana e intervenção arquitetónica.

Este local, com uma inequívoca visão arrebatadora sobre Lisboa, projeta-se como o melhor local para entender a cidade e permitir, com este equilíbrio multidimensional, devolver este espaço para a população, garantindo o usufruto deste potencial, transcendente por todos visitantes.

A água e a sua envolvente surgem como uma fonte de ignição e de hiperligação com os sentidos. Os sons do rio Tejo e a tectónica da rocha criam uma paisagem que invade a mente, projeta satisfação e faz com que qualquer descrição fique sempre muito distante do sentir e da vivência do espaço.

Deste modo, e introduzindo estas temáticas de trabalho, é pretendido com este Projeto Final de Mestrado uma proposta para a Margem Sul do rio Tejo. Tirando usufruto do envolvente natural existente é projetada, a meia encosta e paralelamente com a pré-existência fabril, uma instalação hoteleira que visa a interpretação das potencialidades espaciais intrínsecas do local em que se situa.





## 1.1| ENQUADRAMENTO E OBJETIVOS

Com a análise e investigação para este Trabalho Final de Mestrado surgiu uma curiosidade crescente face à inexistência de dados objetivos e falta de informação sobre o tema escolhido. Durante o processo de análise da documentação recolhida foi observado de forma evidente uma disparidade entre o desenvolvimento das Margens Norte e Sul de um rio. Apesar da vivência conjunta dos mesmos espaços, e por vezes da ténue separação física que o rio promove, os vários casos estudados têm esse conector axial comum, que resulta em etapas e crescimentos distintos. Porém, existe uma grande lacuna, ou mesmo inexistência de informação, relativamente a esta temática.

Para contextualizar este fundamento, recorreremos a um leque variado de bibliografia, onde são mencionadas diversas margens, em Portugal e na Europa. A partir dos dados práticos recolhidos, foi constatado a existência do referido contraste. Em contrapartida, falta uma lógica de conjunto, ou linha de pensamento profunda, que permita ir além do expectável e una os casos particulares numa rede de exemplos que se entreligam. Deste modo, pretende-se numa abordagem mais ampla fazer essa conexão, introduzindo na lógica do trabalho a relação entre três casos de estudo escolhidos, possibilitando definir um precedente lógico comparativo para estes casos.

No contexto urbano foi selecionado o Cais do Ginjal, pela sua potencialidade subaproveitada. Ecos dos antigos usos portuários ainda presentes nas ruínas dos edificadados, a proximidade à água e a capital, em conjunto com a inserção de uma boa rede de transportes, constituem os pilares deste renascer do Ginjal. A revitalização deste espaço dentro do tecido consolidado da cidade de Cacilhas/Almada e a sua devolução à população residente e transitória pretende a criação de alicerces de longo prazo na progressiva integração do território.

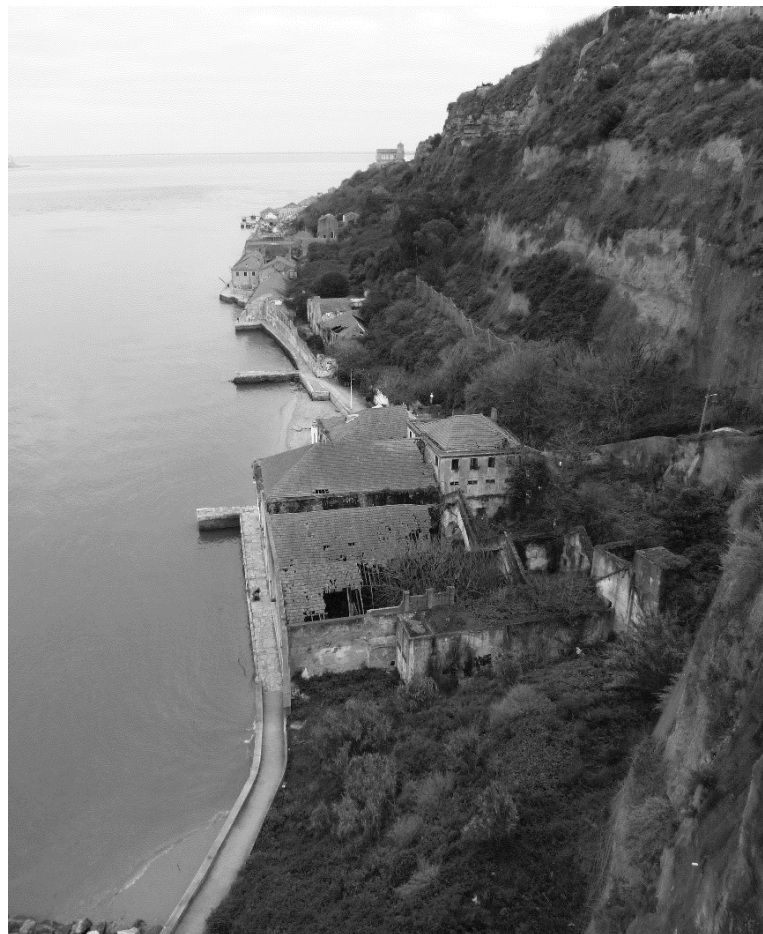
A estimulação deste potencial obriga a assumir vários desafios pela necessidade de uma aplicabilidade prática e tangível. Recorrendo ao aumento da procura por parte da população, sugere-se uma abordagem focada nas necessidades do espaço, dos habitantes e na dualidade. Deste modo, numa primeira fase, são introduzidas tipologias de comércio e serviços como meio de restabelecer os fluxos populacionais, incluindo pontualmente

equipamentos públicos como zonas chave de atração, procurando criar um habitat transitório do espaço.

A componente prática deste trabalho pretende, com o estudo e aproveitamento das características morfológicas do terreno, dotar o espaço de um carácter de permanência, introduzindo uma instalação hoteleira. No contexto local esta tipologia é necessária face a um enquadramento turístico crescente e à ausência de qualquer oferta similar nesta zona de Almada. Estes novos espaços possibilitam a criação de uma “rede” de ligações, organizadora do conteúdo programático.

Pretende-se com esta investigação que a linha costeira em estudo seja vivificada como um polo de atividades e de lazer, possibilitando deste modo, uma intervenção urbana e arquitetónica harmoniosa em que as componentes paisagísticas e a arquitetura tenham um papel equivalente.

O conceito estruturante do trabalho será gerar um espaço urbano com uma lógica de conjunto sólida, formulada e visionária, que possa ser um exemplo quando comparada com as intervenções ribeirinhas de outras cidades europeias e permita reduzir o lapso entre o desenvolvimento das margens do Tejo.



2. Extensão final do Cais do Ginjal  
(vista a partir do Elevador  
Panorâmico)

## 1.2| METODOLOGIA

Este Projeto Final de Mestrado tem como base uma metodologia organizadora que estrutura as várias fases do trabalho. Esta estratégia teve como objetivo facilitar a composição estrutural enquanto eram recolhidas informações sobre os vários temas, bem como garantir a compreensão do leitor. Deste modo as principais etapas do trabalho são:

1. Recolha e investigação bibliográfica: Pesquisa e seleção da informação teórica necessária a fundamentar a tese colocada. Escolha consequente dos casos de estudo que melhor se adequem à explicação e argumentação teórica.
2. Levantamento in loco: Reunindo informação técnica, fotográfica e sensorial na frente ribeirinha do Ginjal e Cacilhas, assim como em Lisboa, Porto e Gaia.
3. Recolha e investigação histórica: Pesquisa e seleção dos detalhes históricos sobre os casos de estudo acima mencionados necessários para a estruturação da investigação.
4. Análise urbana: Trabalho sobre os documentos técnicos e históricos recolhidos (como gráficos, plantas, PDMs, etc) de modo a estabelecer relações e comparações, registando-as em desenhos, esboços e textos.
5. Pesquisa de casos de estudo: Seleção dos diversos exemplares arquitetónicos e/ou urbanos pertinentes a estabelecer relações com o trabalho prático.
6. Composição argumentativa projetual: Estruturação dos temas investigados, utilizando de linhas de relacionamento com os conceitos empregues no trabalho prático.
7. Concretização escrita e desenhada da proposta teórica e prática. Utilização dos argumentos teóricos concluídos para fundamentar a proposta arquitetónica.

### 1.3 | ESTRUTURA E ORGANIZAÇÃO

O Projeto Final de Mestrado está estruturado em duas partes, distintas, mas complementares tematicamente.

1. Parte teórica: A parte teórica tem como objetivo dissertar sobre o percurso lógico em defesa da questão base colocada, envolvendo argumentações, análises e comparações coesas e estruturadas.

Inicialmente serão introduzidos os conceitos contrastantes da Margem Norte e Margem Sul, não só expondo as suas vertentes geográficas mas a sua progressão histórica. Serão apresentados também casos de estudos teóricos de cidades ribeirinhas cujo desenvolvimento corresponde à problemática referida anteriormente, sendo então incluídos como exemplos do subdesenvolvimento da Margem Sul em relação à cidade principal.

De seguida será introduzida uma vertente contextual sobre o processo histórico e uma explicação prática das transformações urbanas e a suas aplicações nas frentes ribeirinhas, descrevendo a sua importância e potencialidade.

Numa terceira fase será encetada a transição entre o texto teórico e o trabalho prático, analisando os locais em estudo – Lisboa e Almada – fazendo, deste modo, a união com a restante dissertação através do enquadramento geográfico e evolução histórica e urbana das respetivas cidades.

Na última fase correspondente à parte teórica do trabalho, e que conclui a referida transição para a componente projetual, são referidos alguns casos de estudo arquitetónicos e urbanos que irão dar fundamento ao raciocínio na busca conceptual do projeto.

2. Parte prática: A parte prática tem como objetivo expor a potencialidade de concretização e intenção projetual da proposta, tendo como base nos conteúdos teóricos anteriormente descritos.

Inicialmente é feita uma introdução do espaço em estudo, na escala urbana e de num contexto local, intitulando-a como “A Fábrica e o Cais”, de modo a elucidar o leitor sobre a pertinência

da escolha do local em relação ao tema abordado. Neste sentido é feita uma contextualização das duas componentes e a caracterização dos aspetos técnicos correspondentes à zona urbana e à zona de pormenor. Ao mesmo tempo, será tido em consideração o Plano de Pormenor de 2009<sup>2</sup>, que não foi concretizado, mas cujas ideias trabalhadas são bastante adequadas ao tema em estudo.

Numa segunda fase é dado início à exposição do raciocínio conceptual, demonstrando os fundamentos dos conceitos base urbanos e arquitetónicos, ao mesmo tempo justificando o traçado e as escolhas projetais e programáticas e mostrando as possíveis resoluções para as problemáticas do local.

Por fim, é exposta uma conclusão, resumindo as diversas considerações resultantes do processo lógico e argumentativo de defesa da tese base colocada. Deste modo, recorrendo a uma síntese das respostas e das problemáticas que persistem às soluções obtidas, e introduzindo um fecho no processo argumentativo e expositivo do Projeto Final de Mestrado.

---

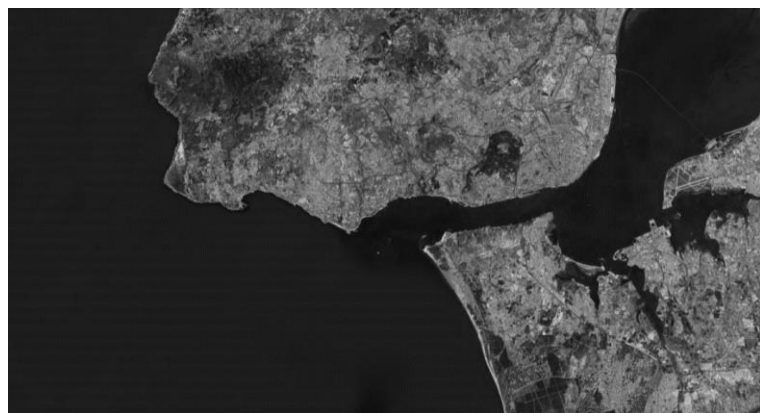
<sup>2</sup> *Resolução do Conselho de Ministros n.º 1030/2009. DR.I, Série.2B (09-10-09) 196.*

## 2| MARGEM SUL vs MARGEM NORTE

### 2.1| VARIANTE GEOGRÁFICA

*“Somebody said that cities born in the crossroads .... And near the water, I would add.*

*Being water, fundamental for the survival but, also, for the economic activity. Water is fundamental for the first artisans' workshops: those of the mud, of the wool and of the bronze. Water is fundamental for the cities with a commercial will, for the development of the ports. Water has too an important ornamental and symbolic capacity in the definition of the landscape of the city...”<sup>3</sup>*



3. Vista aérea da zona metropolitana alargada de Lisboa.

A cidade habitualmente desenvolve-se em redor do seu centro – do local que foi povoado em primeiro lugar, tornando-se frequentemente no chamado “centro histórico”. Contudo existem casos específicos, nomeadamente quando um rio divide o território, em que a cidade se desenvolve em torno deste elemento.

O rio torna-se num eixo de divisão da cidade, que a separa em duas margens distintas. Consequentemente despoletando diversas ações que criam um crescimento atípico entre as duas

---

<sup>3</sup> Remesar, A., *The Arts of Urban Development: Waterfronts of Art II*, Barcelona: Universidade de Barcelona, 2002, p.3.

orlas. Deste modo, introduzindo o tema de trabalho desta Dissertação de Mestrado: A margem sul tem um desenvolvimento menor e com um culminar mais retardado comparativamente à margem norte.

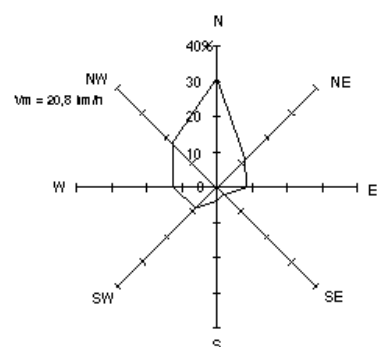
Ao investigar esta questão o resultado é ramificado e por vezes abstrato em relação a condições psicólogo-culturais, no entanto a explicação destes fatores influenciadores deve começar por uma abordagem dos aspetos básicos e características do território: as condições físicas e geográficas. A introdução destes aspetos permite criar um padrão de interligação, que relaciona os diversos casos de estudo. Considerando que os fatores referidos são idênticos independentemente da região ou país, possibilita que as comparações *à posteriori* tenham uma base formulada e equitativa.

As categorias geográficas consideradas para este raciocínio serão descritas a baixo, recorrendo a uma explicação da sua influência distinta na margem Norte e Sul de um rio. De modo a contextualizar estes elementos será utilizado o exemplo de Almada e Lisboa a seguinte exposição.

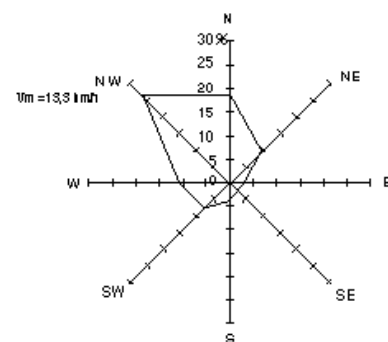
#### EXPOSIÇÃO SOLAR E VENTOS DOMINANTES:

Como o nome indica quando é referida a margem sul/norte, esta caracterização é diretamente relacionável com a vertente solar de cada território. A zona ribeirinha exposta a Sul (por exemplo Lisboa) tem uma maior exposição solar, em contrapartida a zona exposta a Norte (Almada) sofre de menos luminosidade, especialmente durante os meses de Inverno. A existência de terreno mais inclinado, por exemplo colinas, não invalida que, se estas forem viradas a norte, sejam menos habitáveis e ofereçam menos condições do que as viradas a sul. Pensa-se também, que a incidência do sol terá sido essencial durante a colonização do território, neste contexto era preferível uma visualização clara do inimigo na costa, ao contrário do que teria acontecido se o centro populacional e militar fosse em Almada.

Considerando a orientação Norte da margem de Almada, a sua zona costeira é muito mais vulnerável aos ventos dominantes e a condições meteorológicas adversas, sendo os ventos, bem como as chuvas de orientação Norte e Noroeste as de mais intensidade.



4. Gráfico sobre a frequência e velocidade do vento na Estação Climatológica de Lisboa/Portela.



5. Gráfico sobre a frequência e velocidade do vento na Estação Climatológica do Cabo Ruivo.

**TOPOGRAFIA DO TERRENO:**

Ao ser estudada a altimetria dos territórios de Almada e Lisboa, é evidente a oposição que existe na topografia dos terrenos. A zona litoral de Lisboa é de caracterização plana, incluindo os “braços” de terra correspondentes às linhas de água identificadas como alguns dos arruamentos principais (Alcântara e a Baixa Pombalina). Contudo, sendo Lisboa conhecida como a “cidade das sete colinas” reflete as existentes zonas de inclinação acentuada distribuídas por toda a cidade (Graça, Príncipe Real, Castelo de S. Jorge, Monsanto, etc). É de assinalar que estas colinas, como o seu próprio nome indica, não dispõem de um declive muito elevado. Neste sentido, a existência de uma topografia variada – usufruindo de uma variedade de zonas planas e inclinadas – permitiu a ocupação facilitada do terreno e com diversas vantagens, sendo estas relativas ao aproveitamento do sol, à proteção dos ventos fortes, ou ao aproveitamento das capacidades defensivas do espaço. Para contextualizar este exemplo, recorreremos à utilização da colina para a construção do castelo de S. Jorge. Este ponto estratégico possuía uma capacidade defensiva extraordinária, pelo seu campo visual desimpedido, sendo que permitia, deste modo, visualizar a foz do rio Tejo com o Oceano Atlântico, o Mar da Palha e toda a extensão da Serra da Arrábida a Sintra.

Contudo, no contexto contrastante de Almada, a sua zona litoral norte (Cacilhas, Trafaria) é dotada de uma topografia bastante acentuada. A zona de aproximação à frente de rio varia na sua largura, contudo o valor médio considerado na zona do Ginjal é de quarenta metros de profundidade, no entanto toda esta zona é circundada uma encosta cuja altura difere entre os trinta e cinco e os sessenta metros. Na zona litoral Este, em que o terreno plano tem um alcance maior, é evidente a sua natureza humanizado e artificial, tendo origem na construção da Lisnave em que foram feitos aterros através de plataformas artificiais. Como foi referido, a caracterização topográfica do território, analisada em conjunto com a vertente de exposição solar, revelam ter consequências na qualidade habitacional do local.

**CARACTERÍSTICAS DO SOLO E PRESENÇA DE ÁGUA:**

Considerando as características do solo das duas margens, não foram encontradas diferenças significantes na sua constituição. Registos arqueológicos informam sobre as características de Lisboa como uma zona de terrenos razoavelmente férteis, abundantes em nascentes de água e ao mesmo tempo, assinalam a existência de ouro nas águas a sul de Lisboa. De acordo com registos do geógrafo Edrici “(...) o mar quando



*agitado, deposita na margem pepitas de ouro. No Inverno os Habitantes (...), trabalham na extração desse ouro*".<sup>4</sup> Neste sentido, as características da margem Norte influenciaram o seu desenvolvimento a ser maioritariamente ocupado por tipologias mercantis e portuárias.

A margem sul, neste seguimento lógico, assinalou-se como sendo adequada para tipologias complementares agrícolas e fabris. De modo a contextualizar este aspeto, averiguámos o caso de Almada, que contrariamente a Lisboa, sempre foi reconhecida pelo seu solo extremamente apto para a plantação de culturas, citando Osberno *"Ao sul do rio fica Almada, região abundante de vinhas, figos e romãs"*.<sup>5</sup> Embora não houvessem tantas nascentes nesta margem, a presença de água no subsolo não era escassa, e fortalecia a capacidade agrícola da região. Com a proximidade ao rio as artes piscatórias foram desenvolvidas, mas neste caso, de igual modo em Lisboa e Almada.

Os aspetos referidos anteriormente podem ser observados não só na capital mas noutros locais do país e do mundo. Introduzindo ao trabalho duas outras cidades cuja relação com o rio é semelhante à de Lisboa e Almada: a cidade do Porto e de Gaia. Neste contexto, também em Portugal, desenvolvendo-se a Norte do rio Mondego está localizada a cidade de Coimbra. Numa abordagem internacional, recorremos ao exemplo de Londres e Southwark. Contudo julga-se necessária a exclusão de, por exemplo, Paris. Cidade que embora se tenha desenvolvido em redor de um rio, a dimensão do mesmo (como registado na nota lateral) não é suficiente para ter causado impacto na evolução da cidade. Algo que podemos observar claramente visto que Paris se desenvolveu ao longo dos séculos como uma região unificada.

Esta torna-se, então, a primeira fase de argumentação deste Trabalho Final de Mestrado. Os aspetos geográficos correspondentes à situação em análise – duas cidades com orientações a Norte e a Sul que são divididas por um rio de considerável dimensão – criam um parâmetro base de comparação entre os diferentes casos de estudo. Neste sentido influenciando ambos os territórios, marcando o ponto de partida para os acontecimentos evolutivos que irão diferenciar as duas margens.

**Listagem da largura dos diversos rios ponderados para a análise:**

**Lisboa:** 1950 metros

**Thames:** 265 metros a 448 na zona de Londres

**Douro:** 300 metros

**Coimbra:** 150 a 200 metros

**Sena:** 50 a 100 metros na zona de Paris

<sup>4</sup> Torres e Macia, 1999, citado por, Raimundo, I. e Dias, V., *Actas do 1º Encontro Sobre o Património de Almada e do Seixal*. Almada: Centro de Arqueologia de Almada, 2012, p. 9.

<sup>5</sup> Osberno, 1147, citado por, Raimundo, I. e Dias, V., *Actas do 1º Encontro Sobre o Património de Almada e do Seixal*. Almada: Centro de Arqueologia de Almada, 2012, p. 10

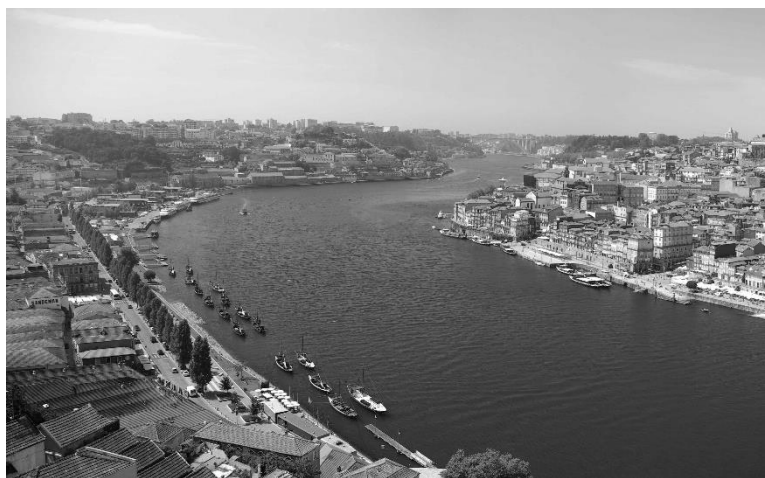
6. Vista aérea das duas cidades circundantes do Mondego.



7. Vista aérea das duas zonas de Londres, separadas pelo rio Thames.



8. Vista aérea das duas cidades separadas pelo rio Douro: Porto e Gaia.



## 2.2| EVOLUÇÃO DO CONCEITO DE MARGEM SUL

*“Water represents 70% of the globe’s surface. Although these figures are well-known, they are still striking, water is omnipresent on Earth, vital for our survival, and essential for all human activity. There are no cities without water.”<sup>6</sup>*

O maior e mais essencial recurso natural é a água. As suas vastas utilizações dão a entender a importância que tem, tanto para o território como para a humanidade. Por esta razão, desde cedo, que o facto de uma cidade ser desenvolvida junto da água era considerada uma vantagem, não só por estar na proximidade deste elemento natural, mas pela facilidade de transporte – tanto de mercadorias como de pessoas – facilidade de defesa do território e pelo facto de facultar diversas oportunidades de lazer<sup>7</sup>.



9. Pintura do ambiente de trabalho industrial.  
The Iron Rolling | Adolph Menzel

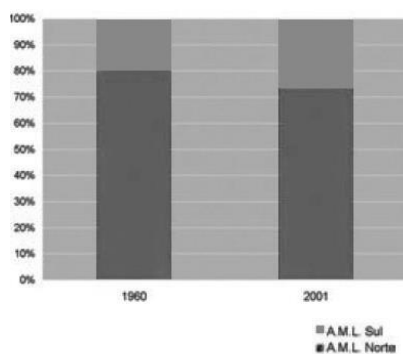
Como consequência de uma sucessão de acontecimentos históricos e culturais, deu-se a divisão e sucessivo afastamento dos dois territórios que partilham o mesmo troço de água, sendo este um rio ou estuário. Esta separação material e metafísica esteve em constante crescendo, passando por vários momentos chave na sua evolução, tais como a revolução industrial, as grandes guerras mundiais, a era tecnológica, chegando finalmente a uma fase de divergência estagnada. Atualmente, o nome “margem sul” deixou de ser uma mera caracterização

<sup>6</sup> Borne, E., *Water and the City, Architecture D’ Ajurd’hui*. 406, Maio, 2015.

<sup>7</sup> Marshall, R., *Waterfronts in Post-Industrial Cities*. London: Spon Press, 2001.

geográfica de um território e passou a ter uma carga depreciativa, tendo como intenção refletir não só a óbvia localização do território mas também a população que lá vive e a sua cultura.

Devido a séculos de subdesenvolvimento do espaço, a margem Sul tornou-se progressivamente numa cidade de cariz secundário, comparativamente à zona Norte. Este aspeto, em conjunto com o mais recente *boom* tecnológico, e a expansão para Norte, fez com que o território perdesse valor e se converte-se num “anexo dormitório” habitado por uma classe média baixa e baixa. Este desaproveitamento do potencial da margem sul do rio Tejo tornou-se mais atenuado no início do séc. XXI, sendo só recentemente que, com o facto da excessiva construção e expansão urbana, começou a despertar curiosidade e interesse pela orla Sul. A partir deste momento, surgiu a possibilidade da utilização destas zonas como pretexto para uma nova caracterização da cidade<sup>8</sup>. Com a falta de terreno vazio para novos empreendimentos, os movimentos de intervenção urbana começaram a convergir na reabilitação e transformação de zonas degradadas e abandonadas. Deste modo, associando ainda ao referido um interesse súbito pela natureza, conduziu a que a margem sul começasse a perder, lentamente, o seu carácter pejorativo. Como refere Barry Shaw<sup>9</sup> as “*áreas da cidade associadas com ruína e fracasso começaram a ser mencionadas com otimismo e determinação*”. Consequentemente, a Margem Sul passou de uma zona esquecida e de um local anteriormente considerado segregado, para um espaço de possibilidades, assumindo-a como a chave para a reconstrução e revitalização da cidade.



10. Distribuição percentual da população residente na área metropolitana de Lisboa

Relativamente ao caso específico de Lisboa e Almada, a capital tem vindo, recentemente, a perder população. É notado um decréscimo das estatísticas demográficas, causado pela estagnação do rápido crescimento da década de 70. Contudo, e embora não tenha aumentado significativamente os números populacionais da zona metropolitana de Lisboa, a percentagem de comutação para a cidade de Almada subiu, provocada pela referida expansão das periferias e reforçada pela constante Esta transição populacional para a Margem Sul não teve reflexo significativo no campo do planeamento urbano, resultando num desequilíbrio do desenvolvimento da cidade e ao mesmo tempo, dando ênfase à reduzida capacidade de adaptação perante o aumento populacional por parte desta “cidade secundária”. A compreensão deste aspeto veio mais tarde do que o desejável,

<sup>8</sup> Xie, P.F. e Gu, K., The Changing Urban Morphology: Waterfront Redevelopment. In *Tourism Management Perspectives*. 15, 2015, p.105-114.

<sup>9</sup> Shaw, B., *Waterfronts in Post-Industrial Cities*. London: Spon Press, 2001, p.160.

no entanto, significou a concretização de várias intervenções urbanas significantes na Margem Sul, no presente século.

Pensa-se, deste modo, pertinente assumir nesta novas intervenções como um “novo urbanismo”<sup>10</sup>. Tal como referido por Millspaugh, que este novo urbanismo poderá ter a possibilidade de restabelecer os padrões salubres de desenvolvimento, e equiparar a evolução entre margens de um rio.

## 2.3| LONDRES E SOUTHWARK

*"The Surrey shore of the Thames, at London, is dotted with damp houses of entertainment (...)"*<sup>11</sup>

A cidade de Londres desenvolveu-se em redor do rio *Thames*. Desde a primeira ocupação populacional no espaço, que este elemento natural foi representado como uma linha delimitadora que divide as duas Margens deste rio. Neste contexto local, esta separação implicou que orlas do rio *Thames* não tivessem um crescimento coordenado ou proporcional. Deste modo e tal como foi referido anteriormente, este fenómeno ocorre em diversas cidades ribeirinhas, assim, tendo em conta o desenvolvimento particular desta cidade, foi eleita como caso de estudo para o estudo fenomenológico desta fundamentação.

Como confirmação da lógica implementada neste trabalho, a zona norte de Londres teve, de facto, ao longo dos séculos, um ritmo de desenvolvimento muito diferente da zona sul (Southwark). Atualmente, as atenções focam-se nesta margem “secundária” e como resultado, os seus espaços ganham valor de um modo semelhante a quando ocorreu o *boom* industrial, porém, com perspetivas e realidades distintas. Para contextualizar esta disparidade na evolução das duas margens referidas é indispensável uma análise histórica geral.

Durante as primeiras ocupações territoriais não foram assinaladas desigualdades significativas entre a zona de Londres e Southwark. Contudo, notou-se uma carência de informação disponível, no sentido em que foi apenas possível estabelecer conclusões sobre o período Romano que foram descobertos

<sup>10</sup> Millspaugh, M.L., *Waterfronts in Post-Industrial Cities*. London: Spon Press, 2001, p.80.

<sup>11</sup> Augustus, George, *Gaslight and Daylight*. London: Chapman & Hall, 1859.

vestígios de uma ponte que ligaria o lado Norte ao lado Sul de Londres<sup>12</sup>.

Com o surgimento da Idade Média mais detalhes emergem sobre o ordenamento de Londres. Durante este período tende a acentuar-se o crescimento urbano entre a margem Sul e margem Norte, por exemplo, a zona de Southwark era contrastante quando comparada com uma evolução de crescimento firme da zona principal de Londres. Em contrapartida, a Norte era o local onde decorriam todas as atividades económicas, mercantis, onde se localizava centro de decisão político, assim como onde estavam circunscritas as habitações tanto da nobreza como do povo. Porém, o facto de a margem Sul – Southwark – ser uma zona menosprezada, significou que se foi tornando num local de despojos e ilegalidades. Nesta época, as atividades que aqui se tenderam a fixar foram os teatros, locais de entretenimento, jogos, lutas (com ursos e cães) e prostituição.

Nesta perspetiva é necessário enquadrar nesta análise a existência de uma cerca defensiva que desde a época pós romana circundava Londres e claramente demarcava o interior da cidade. A partir deste momento, mesmo com a dissolução desta barreira física, continuava a ser lembrada a exclusão da zona de Southwark da cidade de Londres. Neste contexto específico as posições políticas contribuíram para o distanciamento da margem Sul do Thames, considerada periferia da cidade. Por esta razão o controlo governamental desta zona era distinto da restante Londres e por isso mais permissível. Ao mesmo tempo, o facto de existir apenas uma ponte que fazia a ligação com Londres contribuiu para a referida distanciação do *Bankside/Southwark*. Este aspeto originou problemas adicionais, por exemplo, a população que viajava para cidades no Sul, considerava Southwark como um simples local de passagem, um *não-lugar*<sup>13</sup>.

Na primeira metade do séc. XVI existiam várias divergências entre os monarcas em relação a uma redefinição da visão sobre Southwark. Neste sentido as casas de prostituição e de jogos foram sucessivamente fechadas por diversos Reis e somente no reinado de Elizabeth I, na segunda metade do século, as restrições sobre este tipo de atividades foram levantadas. Este período foi conhecido como o apogeu<sup>14</sup> das artes performativas e literárias, por este motivo, as novas políticas

---

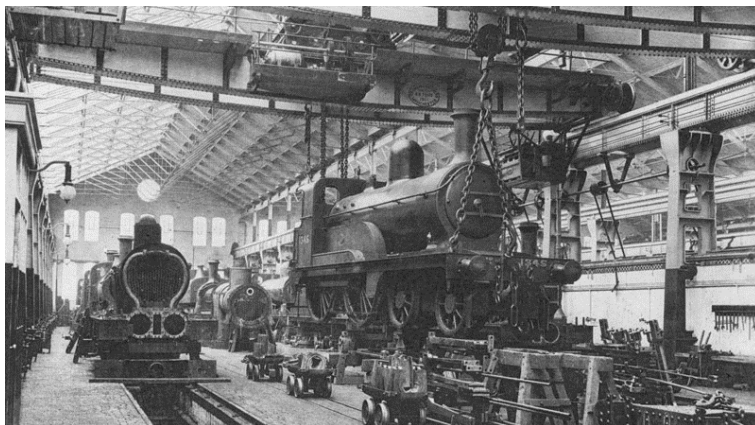
<sup>12</sup> Shoesmith, R., Excavations on and close to the defences. *Hereford City Excavations from the Council for British Archaeology*. 46 [2], 1982.

<sup>13</sup> Augé, M., *Não Lugares*. Lisboa: Letra Livre, 2012.

<sup>14</sup> Ford, David Nash (2013) Tudor London. *History of London*. Disponível em <<http://britannia.com/history/londonhistory/tudlon.html>> [Consultado. 15 de Novembro de 2016].

permissivas tiveram como consequência uma estagnação na evolução funcional deste local.

A cidade de Londres era, no ano 1800, considerada a maior cidade da Europa, com uma economia crescente e a industrialização a dar os primeiros passos. Com o surgimento deste novo músculo económico, as novas filosofias de produção exigiram o uso de maquinaria pesada, e por este motivo a manufatura efetuada em pequenas oficinas começou a desaparecer. Nesta perspetiva, Southwark é transformado num vazio desabitado, com a desvantagem do seu acesso ser feito essencialmente através de barco. A combinação de todos estes aspetos teve consequências nefastas no local e só após três décadas e no pico da industrialização, a margem sul de Londres consegue inverter esta tendência. Southwark renasce como um porto fabril, suportado na criação de diversas indústrias tais como: fábricas de curtumes, hidráulicas, cervejarias e as diversas atividades do cais, que suportava toda esta dimensão industrial. Neste contexto tem início a valorização do rio como meio de transporte incontornável. Este pensamento abriu portas ao conhecimento, economia e sobretudo ao desenvolvimento desta zona, com a particularidade de coexistir com a presença dos teatros que deste modo se integraram nesta nova realidade, anteriormente descrita, subsistindo durante mais de um século.



11. Construção de locomotivas em Londres.

John Gordon | Baker Library.

Na segunda metade do séc. XIX o surgimento dos caminhos-de-ferro e a construção de uma estação na margem sul do rio *Thames* gerou caos na rotina da cidade. Ao mesmo tempo, com o aumento da poluição vinda das fábricas, os esgotos das águas residuais a escoarem e a conhecida má reputação, Southwark volta à estagnação indesejável de antigamente.

No início do séc. XX, a primeira Guerra Mundial resultou em devastação tanto a sul como a norte de Londres, desfazendo o lento processo de inovação que estava em curso na capital Inglesa.

Neste contexto, surge o grande momento de viragem, que faz emergir o conceito “renascer das cinzas”. A partir deste momento, com os efeitos da destruição massiva causada pela 1ª Guerra Mundial, operou-se uma transformação significativa a nível das ideologias, políticas e posturas para uma visão de futuro foram assumidas como alicerces consistentes na reconstrução e na inovação.

Consequentemente, novos edifícios foram construídos na zona Sul de Londres – como o County Hall – e com este impulso construtivo vemos um novo estilo a surgir nas margens sul do Thames – o Brutalismo<sup>15</sup>. Este estilo nasce da essência e da verdade do material de construção e das escolhas estruturais. Deste modo, os pilares as vigas sem ornamentação, a estrutura aparente, a utilização do betão armado e a escolha de não ocultar o material com pinturas ou revestimentos, são aspetos estilísticos que traduzem a vontade pelo essencial e pela dureza estética. Neste período pós guerra, reaparecerem ecos das antigas utilizações de entretenimento e lazer. Como os registos da época identificam<sup>16</sup>, a coexistência habitacional com a zona fabril realça o agravamento do *smog*, que teve um grande impacto na saúde da população.

Este enquadramento possibilita que em 1950 seja criado o “*Festival of Britain*”<sup>17</sup>, que é um dos pontos de partida para o desenvolvimento urbano e arquitetónico de Southwark. Este processo fomentou a construção e reabilitação de edifícios para exposição e apoio do festival. Porém, alguns, com a intenção de uso temporário, foram mais tarde destruídos para dar lugar aos Jubilee Gardens, por outro lado, outros mantiveram o seu legado e são hoje, parte do centro urbano desta zona. Nesse período várias edificações foram progressivamente construídas e o local anteriormente conhecido como “Southwark” passou a ser denominado de “South Bank”. As novas atividades implementadas, como concertos, exposições e encontros políticos trouxeram consigo uma vaga de turistas e um fluxo populacional que incentivou de forma decisiva a cultura e a economia do espaço.

Com a era pós-industrial iniciou-se um processo de estagnação das muitas estruturas fabris e mais tarde as suas totais dissoluções. Deste modo, para substituir estes edifícios foram

---

<sup>15</sup> Jones, Langdon (2013) Modern Times in London. *History of London*. Disponível em <<http://britannia.com/history/londonhistory/modlon.html>> [Consultado a 15 de Novembro 2016]

<sup>16</sup> Turlik, Peter (2009) Initiating Urban Change. *London Docklands before LDDC*. Disponível em <<http://www.lddc-history.org.uk/beforelddc/index.html#Top>> [Consultado a 17 de Novembro 2016]

<sup>17</sup> Jones, Langdon (2013) Modern Times in London. *History of London*. Disponível em <<http://britannia.com/history/londonhistory/modlon.html>> [Consultado a 15 de Novembro 2016]



construídos vários conjuntos habitacionais, algo que vai ter um papel muito importante na fixação futura de populações e na criação de novas tipologias de comércio. A partir deste momento a margem sul de Londres começa-se a desenvolver num ritmo sólido e a ter o seu justo e merecido foco. Este potencial adormecido, ao ser descoberto, possibilitou uma mudança não antes vista. A dinâmica, então existente, capitalizava valor, o investimento gerava retornos e a notoriedade da zona tornava-se cada vez mais efetiva. Para contextualizar esta realidade, recorreremos ao exemplo de uma das intervenções que se tornou num ícone para a cidade: a reabilitação do cais Canary Wharf.

A partir deste momento e até ao final do milénio, as reabilitações continuaram a ser feitas de forma estruturada e inteligente, com intuito de expandir esta zona de Londres. A idealização e construção do “Millennium Dome” traduz a essência da arquitetura em todo o seu esplendor e torna-se no símbolo da inovação, graças à sua substância histórica e ao simbolismo de continuidade por assinalar o grande desenvolvimento urbano e económico da South Bank. É nesta realidade que, anos mais tarde, nasce o London Eye, uma atração turística cujo plano inicial seria de carácter temporário, contudo hoje continua a atrair milhões de estrangeiros e ingleses à margem Sul de Londres.

Em suma, SouthBank sempre teve um desenvolvimento a um ritmo muito mais lento que o centro de Londres, no entanto, com o capitalizar dos anos a economia e o plano urbano tiveram um desenvolvimento crescente. Atualmente, surge como uma zona bem consolidada e dotada de um leque variadíssimo de tipologias.

Em conclusão, a arquitetura e as reabilitações efetuadas tiveram a componente de devolver o espaço à população, mantendo sempre presente a história da cidade. Criando, deste modo, laços de proximidade importantes e caracterizando a margem Sul - South Bank - do séc. XXI como um local nobre de lazer e de atividades lúdicas de recreio.



12. Londres e Southwark no séc. XIX

## 2.4 | PORTO E GAIA

*“Desta grandiosa cidade/ Uma autêntica raridade/  
Vila Nova de Gaia/*

*Litoral de um belo rio/  
Defronte a “Porto Sentido/ Litoral de um grande mar/”<sup>18</sup>*

A cidade do Porto, tal como Londres e Lisboa cresceu em redor de uma linha de água – o rio Douro – e desde as suas primeiras ocupações populacionais que foi considerada um ponto de visita importante. Neste sentido, foi denominado como cidade desde o ano 417. A sua posição geográfica a flanquear o rio, tal como no contexto de Gaia, evidenciaram estes locais como relevantes portos de mar, sendo desenvolvidas atividades relacionadas com esta tipologia comercial e económica.<sup>19</sup>

Com base em registos arqueológicos verifica-se a existência de castros tanto na região do Porto como em Gaia e, mais tarde, com a invasão romana decorreram várias alterações na estrutura socioeconómica e política da região. É nesta realidade, que em redor da Sé do Porto se fixou o centro da cidade, sendo este núcleo desenvolvido através de um crescimento que, com o tempo, se propagou até à zona ribeirinha. Na cidade de Gaia existem também vestígios de um desenvolvimento dualizado, sendo consideradas duas zonas preferenciais: “o núcleo citadino e a faixa litoral” que separavam a cidade em duas regiões territoriais distintas: *Vila Nova e Gaia*.<sup>20</sup>

*“Em nosso entender, também os dados arqueológicos referentes ao morro da Sé do Porto apoiam esta interpretação, ao manifestarem a importância deste sítio para justificar a sua conquista, em nítido contraste com a escassez dos dados recolhidos nas escavações do castelo de Gaia.”<sup>21</sup>*

<sup>18</sup> Mestra, J., *Canto á minha Terra*, Gaia: [edição desconhecida], 2011.

<sup>19</sup> Guimarães, J.A., *Gaia e Vila Nova na Idade Média- Arqueologia de uma Área Ribeirinha*, Porto: Universidade Portucalense, 1995.

<sup>20</sup> Baquero, H.M. e Silva, A.C., *História de Gaia*, Vila Nova de Gaia: Camara municipal de Vila Nova de Gaia, 1985.

<sup>21</sup>, Baquero, H.M. e Silva, A.C., *História de Gaia*, Vila Nova de Gaia: Camara municipal de Vila Nova de Gaia, 1985, p.83.

No período medieval a cidade do Porto era considerada um ponto estratégico para o comércio. Segundo Luís Ramos<sup>22</sup>, a barra do Douro estava inserida numa das rotas marítimas mais ricas da Europa, consequentemente levando a que, “*O Porto desce-se ao rio*”. Durante a segunda metade do século XIV foi construída uma muralha que circundava a cidade, obra incitada pelo rei D. Afonso IV, resultando numa separação de Gaia da cidade vizinha – tal como o exemplo referido anteriormente da fortificação de Londres. Esta delimitação criada prolonga-se até à zona do leito do rio, onde eram feitas as trocas de mercadorias. Por outro lado estas separações físicas geraram várias problemáticas relacionadas com o controlo económico, portagens e com a legislação viária e marítima. Estes fatores referidos foram progressivamente divergindo as duas margens, quer na visão economicista, com a criação de impostos pelos diversos Reis, bem como nas discórdias sociais que provocaram repercussões que se mantêm até aos dias de hoje.

Neste enquadramento, a sua posição geográfica e importância como cais internacional, fez da cidade do Porto um local relevante na construção naval. Por sua vez, Gaia apresentava maior enfoque em setores específicos, nomeadamente: têxteis, vestuário, madeira e cortiça e metalúrgica<sup>23</sup>. Ao mesmo tempo, a Margem Sul do Douro foi também reconhecida por ser o local das famosas caves e armazéns de vinho do Porto. A localização destes edifícios está relacionada com o potencial geográfico da região, tendo em conta os fatores morfológicos, meteorológicos, hidrográficos e económicos que são a base desta fundamentação.

Através da compreensão destes fatores percebe-se o desenvolvimento dinâmico que a cidade do Porto começa a sentir. Neste contexto de melhoramento, as estruturas rodoviárias foram melhoradas e foram feitos vários aperfeiçoamentos na malha urbana. Estas intervenções estenderam-se para lá da fortificação que cerca a cidade e a região de Gaia fica reconhecida como um importante porto mercantil, na sua margem passam a existir um conjunto de habitações, armazéns e fábricas ligadas aos produtos comercializados.

Este protagonismo económico causou um retardamento na construção, face à cidade do Porto. Consequentemente, o desvio dos recursos de capital de Vila Nova e de Gaia e o lucro dos impostos que incidiam sobre os cidadãos, não tinham retorno aplicado no desenvolvimento da Margem Sul do Douro, ao invés,

---

<sup>22</sup> Ramos, L.A., *História do Porto*, Porto: Porto Editora, 1998.

<sup>23</sup> Guimarães, J.A., *Gaia e Vila Nova na Idade Média- Arqueologia de uma Área Ribeirinha*. Porto: Universidade Portucalense, 1995.

eram investidos na cidade do Porto.<sup>24</sup> Com o terramoto de 1755, que marcou fortemente Portugal, teve início um processo de várias reconstruções urbanas, transversal a todo o país. Este renascer despoletou um grande crescimento demográfico com nova população a fixar-se na cidade.

No século XIX, a cidade do Porto tem o seu nome registado na lista do Património Mundial. Como consequência desta nomeação, existiram diversas implicações nas alterações estruturais do centro histórico e dos transportes. Surge assim em destaque a Praça da Ribeira, considerada um centro económico de comércio e serviços que se requalificou como zona ribeirinha e ponto principal das atividades sociais e de lazer. É também neste contexto, que em 1834 Gaia ganhou independência política e governamental, algo que fortaleceu o seu crescimento pela ausência de pressões políticas contrárias ao seu desenvolvimento. Com esta nova liberdade procederam-se várias intervenções de melhoramento das ligações entre o Porto e Vila Nova de Gaia (como era referida na altura) nomeadamente a construção das pontes que atualmente atravessam o Douro. Ainda assim, uma década depois foi finalmente terminada a Ponte Pênsil.

A década de 1830 foi fortemente marcada pela quebra de 80%<sup>25</sup> das exportações de vinho, influenciando as atividades mercantis tanto do Porto como de Gaia. O declínio de um dos mais famosos produtos portuenses foi uma das consequências da guerra <sup>26</sup>e do consequente cerco militar da cidade do Porto. Com a crise nas trocas comerciais, os setores industriais ganharam protagonismo ao longo deste século, tornando-se o conceito da fábrica moderna num elemento caracterizador destas cidades. Foi neste contexto que no final de XIX foi concluída a primeira ligação ferroviária através da Ponte D. Maria Pia. Deste modo, este dinamismo transformativo possibilitou a entrada da cidade num ritmo de crescimento e evolução urbanística, assente no centro urbano e com expansão para a periferia. No séc. XX a cidade de Gaia atingiu um ponto de equilíbrio no seu desenvolvimento urbano, arquitetónico e demográfico. Neste contexto, com a chegada do novo milénio, foi construída uma terceira ponte que ligava as duas cidades, a Ponte do Freixo.

Ao longo dos vários séculos, as cidades de Gaia e do Porto mantiveram uma ligação proveniente do seu passado e vínculo comum. A cidade de Gaia não só era o local das grandes caves do

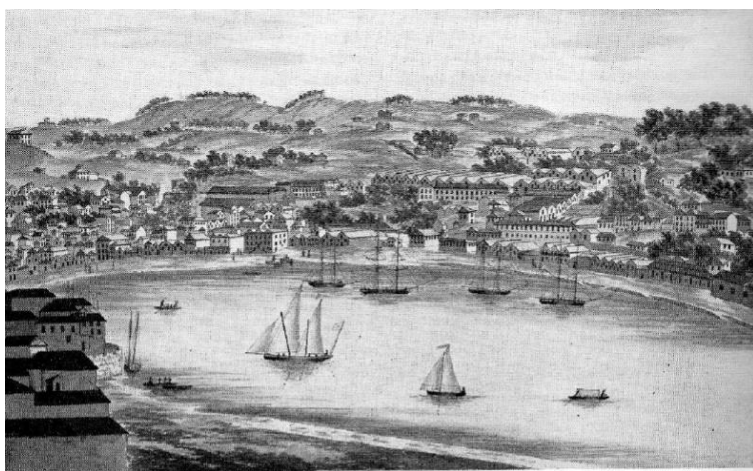
---

<sup>24</sup> Ramos, L.A., *História do Porto*. Porto: Porto Editora, 1998.

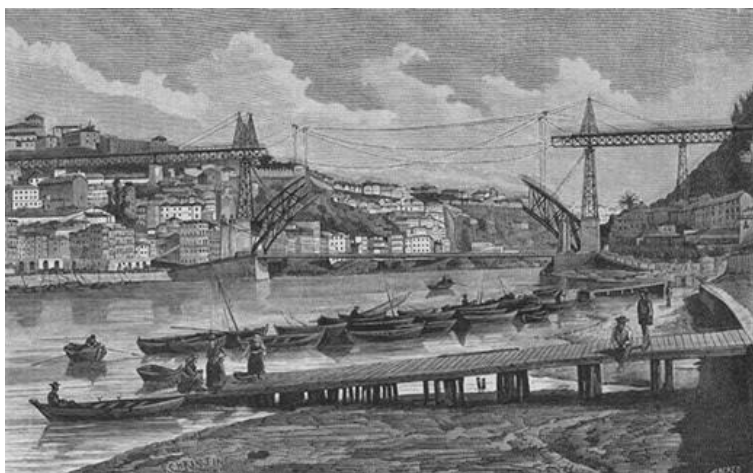
<sup>25</sup> Ramos, L.A., *História do Porto*. Porto: Porto Editora, 1998, p. 422.

<sup>26</sup> Neste contexto é referida a Guerra Civil Portuguesa, também conhecida como Guerra Miguelista que ocorreu do ano 1828 a 1834.

vinho do Porto mas também albergava um grande número de habitações secundárias para as famílias nobres Portuenses. Deste modo, e introduzindo o raciocínio deste trabalho, com o desenvolvimento da cidade do Porto, Gaia tornou-se, à semelhança dos outros casos de estudo analisados, o local de eleição da população e um ponto estratégico a nível da proximidade para quem trabalha no Porto.



13. Panorâmica da marginal de Gaia. Pintura por Mrs. Gonne



14. Construção da Ponte Pensil. Pier Baldi.

### 3| TRANSFORMAÇÕES RIBEIRINHAS

#### 3.1| INTERVENÇÕES URBANAS

*“Urban regeneration is also a response to the opportunities and challenges which are presented by urban degeneration in a particular place at a specific moment in time”<sup>27</sup>*

No processo arquitetónico existem várias possibilidades de intervenção urbana em zonas já construídas, que variam de acordo com o tipo de resultado desejado para o construído pré-existente, porém, todos os processos têm como objectivo comum a transformação do espaço degradado ou inadequado e a sua devolução à população. Os três métodos de intervenções urbanas e arquitetónicas mais comuns são a reabilitação, a regeneração e a renovação. Segundo Kay D. Weeks <sup>28</sup> as definições destes três princípios arquitetónicos são as seguintes:

A reabilitação consiste no processo de conceder um uso compatível a um edificado degradado, através de reparações, alterações e adições, tendo consideração em preservar as características do edifício que transmitem o seu valor histórico, cultural ou arquitetónico.

A regeneração urbana possui uma componente de reestruturação do edificado ou conjunto de edificados pré-existente com intuito da alteração dos usos ou da sua aparência interior e exterior, de modo a se adequar às novas necessidades económicas e habitacionais da população. Neste sentido, o seu objectivo é utilizar o pré-existente, adaptando-o<sup>29</sup> para o melhoramento da área urbana.

---

<sup>27</sup> Shaw, B., *Waterfronts in Post-Industrial Cities*. London: Spon Press, 2001, p.284.

<sup>28</sup> Weeks, K.D. e Grimmer, A.E., *The Secretary of the Interior's Standards for the Treatment of Historic Properties*. U.S. Department of the Interior. version of 1995.

<sup>29</sup> “Um dos princípios da regeneração urbana deverá então ser “a simultânea adaptação dos elementos físicos, estruturas sociais, bases económicas e condições ambientais de uma área urbana” Roberts, P., *Handbook of Urban Regeneration*, London: Sage, 2001, p.18.

Por fim, o conceito de renovação baseia-se no ato de, através da construção nova, retratar as características principais correspondentes a uma data específica da vida útil do edificado degradado. A necessidade de “refazer”<sup>30</sup> para melhorar.

Ao analisar estes conceitos foi necessário contextualiza-los, pelo que recorremos ao exemplo da transição entre os séculos XVIII e XIX, em que o despoletar da revolução industrial deixou uma marca duradoura no espaço urbano.

É, deste modo introduzido, um movimento industrial resultante numa nova arquitetura em pé de igualdade com as máquinas. Em contrapartida, os novos procedimentos fabris impuseram uma influência negativa sobre o centro histórico das cidades. Este conflito assentou na ausência de continuidade arquitetónica que se propagava com a construção destas novas estruturas e, ao mesmo tempo com a escolha não consensual dos procedimentos de intervenção nesses locais. De acordo com Francisco de Gracia<sup>31</sup> as alternativas dividiam-se entre a intervenção pontual, extremamente contida em relação aos limites do edificado histórico e o assumir deste pré-existente como “quistos arqueológicos”.

Na criação um plano de intervenção na cidade, de modo a adequar o construído às necessidades populacionais e urbanas, é necessário analisar de forma equilibrada as variantes envolvidas. O fracasso ou o sucesso destas operações urbanas e arquitetónicas passam por identificar estes aspetos, particulares a cada local e analisar a melhor maneira de intervir. Contudo existem várias posições críticas sobre o assunto, como o caso de Hausner que critica a regeneração ao dizer: “diferentes abordagens regenerativas têm fragilidades, nomeadamente serem de curto-prazo, fragmentadas, e orientadas apenas para o projeto sem uma visão abrangente estratégica do desenvolvimento da cidade”<sup>32</sup>.

Nesta perspetiva, os processos transformativos referidos acima, são complexos devido ao vasto número de aspetos que abrangem, sendo estes não só no âmbito do planeamento como numa vertente política e económica. Pelos motivos assinalados, a importância desta temática transpõe a mera composição arquitetónica, pois os espaços outrora vazios serão habitados, o que envolve uma problemática de integração populacional tão relevante como a integração construtiva/arquitetónica.



15. Fotografias de *West India Docks* em 1967 e 2011, respetivamente.



16. Fotografias de *Canary Wharf* em 1982 e 1996, respetivamente.

<sup>30</sup> Couch, C., *Urban Renewal - A process of essentially physical change*, London: Macmillan, 1990, p.2.

<sup>31</sup> Gracia, F., *Construir no Construído*, Madrid: Nerea, 1992, p.19.

<sup>32</sup> Hausner, V, The future of urban development. *RSA Journal*, 141 (5441), 1991, p.526.

Deste modo, as margens portuárias transformaram-se em zonas separadas da restante cidade e, atualmente, ainda necessitam de esforços para se incorporarem na comunidade sociocultural, que tal como João Costa<sup>33</sup> diz numa é “nova realidade urbana”.

Corroborando esta abordagem, Francisco de Gracia refere a necessidade de aceitar a inevitabilidade da mudança. Assim, com a chegada da época pós-industrial que atingiu o seu auge por volta da década de 1960, desenvolveu-se um período de transição<sup>34</sup> entre os antigos métodos industriais e a crescente génese tecnológica. Estes aspetos significaram o progressivo abandono e desapropriação dos edifícios fabris e consequentemente, das zonas portuárias.

Em suma, com a industrialização, estas zonas foram isoladas da cidade, o que significou que a poluição, o ruído das atividades executadas e o estatuto social e enquadramento da população que ali trabalhava, resultou na necessidade de reapropriar estes espaços. Nesta perspetiva, a problemática será, qual o método de intervenção e quais os fatores a ter em conta na seleção dos edifícios que devem ser intervencionados e aqueles que devem ser demolidos.

*“Different models of waterfront regeneration emerge: some of which create bland standardization and gentrification, and others, which focus more on heritage renaissance, community development or contemporary culture.”<sup>35</sup>*

---

<sup>33</sup> Costa, J.P., *The Arts in Urban Development - Waterfronts of Art II*. Barcelona: Universidade de Barcelona, 2002.

<sup>34</sup> Esteves, A. 2005. *A reabilitação de frentes de água como modelo de valorização territorial*, relatório de pesquisa, Centro de Estudos Geográficos, Faculdade de Letras, Universidade de Lisboa, Lisboa.

<sup>35</sup> Hoyle, B., Pinder, D., & Husain, M., *Revitalising the Waterfront*, London : Belhaven, 1988, p.105.



### 3.2 | PATRIMÓNIO MATERIAL

*“He (Ruskin) contends that all architecture is inherently valuable, so long as it carries with it a sense of significance.”<sup>36</sup>*

Para Françoise Choay<sup>37</sup>, património significa uma “acumulação contínua de uma diversidade de objetos que congregam a sua presença comum ao passado”. Ao longo de várias décadas, o conceito de Património ganhou importância e gerou opiniões divergentes sobre quais os critérios que definem se um edificado é ou não abrangido por esta caracterização. Contudo de acordo com a posição crítica de Françoise Choay, qualquer conjunto edificado com um estilo arquitetónico distinto, específico de uma época particular, seria considerado digno de ser preservado para futuras gerações. Esta perspetiva não seria exequível a longo prazo, dada a quantidade de construção e de terreno já ocupado.

*“Com muita frequência o enobrecimento do passado conduz a um esquecimento e a um empobrecimento do presente”<sup>38</sup>.*

Constatando esta problemática, Paulo Peixoto comenta que a sobrevalorização do edificado antigo pode significar a futilidade do conceito de património arquitetónico. Deste modo é necessário e fundamental fazer a distinção dentro do conceito de Património, entre monumento e edificado. O diferenciar destas noções, tem como intuito facilitar o processo de preservação arquitetónica e retratar a ligação sociocultural das diferentes gerações, para com o espaço urbano que habitam.

Cada geração partilha uma ligação única com a arquitetura da época precedente, por este motivo, o interesse na cidade é despertado particularmente depois de um acontecimento histórico importante<sup>39</sup>. Neste momento de contraste, o “antigo” torna-se relevante<sup>40</sup>. Para contextualizar esta afirmação,

---

<sup>36</sup> Weinrib, A (2011) sobre, Ruskin, J., *The Seven Lamps of Architecture*, United Kingdom: Smith, Elder & Co., 1849.

<sup>37</sup> Choay, F., *Alegoria do Património*. Portugal: Edições 70, 2010 (reimpressão), p.11.

<sup>38</sup> Peixoto, P., (2002). *A corrida do status de património mundial e o mercado urbano de lazer e Turismo*, relatório de estudo, Centro de Estudos Sociais, Coimbra, p. 40. Recuperado em: revista científica de turismo *Veredas*.

<sup>39</sup> Os eventos referidos no texto podem ter causas naturais, assim como causas humanas. Exemplo: O caso de Lisboa e o terramoto de 1755, o grande incêndio de Londres em 1666, a Revolução Industrial e a recente Revolução Tecnológica que tiveram impacto mundial.

<sup>40</sup> Choay, F., *Alegoria do Património*, Portugal: Edições 70, 2010 (reimpressão).

recorremos ao exemplo de que, atualmente, durante o movimento pós-moderno, os edifícios portuários e fabris da época industrial ganham notoriedade.

*“But it was not just the physical form of the old harbors that influenced so much subsequent planning. Old industries had gathered on land that was not wanted and was cheap. There is also an emotive link with historical development that shaped so many lives and influenced the culture of cities.”<sup>41</sup>*

17. Ivory House, St.Katharine Docks, London.



---

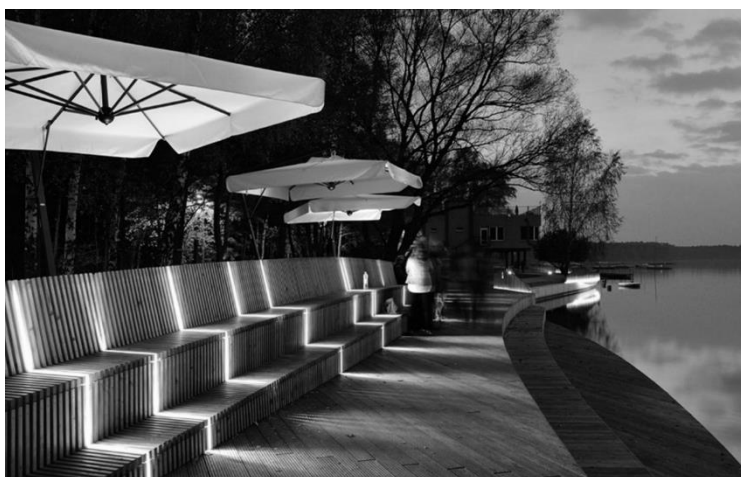
<sup>41</sup> Shaw, B., *Waterfronts of post Industrial Cities*, London: Spon Press, 2001, p.160.

### 3.3 | DESENVOLVIMENTO DAS FRENTES RIBEIRINHAS

*“Using water as a design catalyst for urban planning is necessarily a window on the past.”<sup>42</sup>*



18. Transformação da frente de água da praia de Mulini na Croácia.



19. Transformação de uma extensão do lago Paprocany em Tychy na Polónia.

Com base no referido anteriormente neste trabalho, muitas zonas industriais e portuárias foram classificadas como zonas relevantes na cidade e como património digno de ser recuperado. Avaliadas como espaços importantes na evolução popular, demográfica e económica dos locais em que se inserem, estas zonas são hoje pontos fulcrais a ter em atenção quando ponderado o desenvolvimento da cidade.

*“The urban waterfront provides possibilities to create pieces of city, to paraphrase Davey, that enrich life, offer decency and hope as well as functionality, and can give some notion of the urban*

<sup>42</sup> Kamalvand, S., Water as a design tool. *Architecture D’Ajourd’hui*. 406, 2015, p. 43.

*ways of living. In these possibilities, we remember that urban development is not just for profit, or personal aggrandizement, but for the benefit of humanity and the planet as well. These are the sites of post-industrial city space-making. The reuse of obsolete industrial space along the waterfront is a major Introduction challenge and an opportunity for cities around the world.”<sup>43</sup>*

Os planos de intervenção de zonas urbanas ribeirinhas são componentes técnicas essenciais para a revitalização da cidade. Estas intervenções chave destacam-se pelo seu sucesso e capacidade de transmitir notoriedade, divulgação e visibilidade através dos vários continentes. O ato de reorganizar e reintegrar uma zona que se tinha “desligado” da restante cidade, caracteriza de uma forma simples o objetivo principal deste processo e dota-o de uma importância acrescida para o território e para a população.<sup>44</sup>

No entanto, embora a popularidade destas transformações urbanas, persistem algumas dificuldades na reabilitação das zonas ribeirinhas. Para além da sua exposição desprotegida aos elementos naturais, como chuvas, ventos e cheias, a grande maioria destas áreas têm algum tipo de barreira a separá-las da cidade em que se encontram. Podemos dar como exemplo a existência de barreiras naturais como escarpas e falésias, ou artificiais como autoestradas e linhas férreas. Os fatores físicos referidos não são os únicos a influenciarem estes territórios, razões políticas e governamentais também desempenham um papel importante no sucesso ou no fracasso dos desenvolvimentos urbanos das zonas ribeirinhas.

Pode afirmar-se que, a nível camarário, são realçadas as consequências da divisão entre a estrutura urbana principal e secundária. Esta afirmação é justificada devido ao facto que as decisões legislativas e governamentais não são tomadas pelos respetivos municípios. Por este motivo, existe um desfasamento de quais as prioridades em conta nas várias cidades, sendo estas raramente coincidentes. Como refere Ana Estevens<sup>45</sup>, o planeamento é realizado desconsiderando a “complementaridade e/ou continuidade territorial”.

---

<sup>43</sup> Marshal, R., *Waterfronts of post Industrial Cities*, London: Spon Press, 2001, p.4.

<sup>44</sup> Costa, R.B. *Cidades de água -Relação entre as cidades e as suas frentes de água*. Dissertação de Mestrado, Universidade de Lisboa. 2009.

<sup>45</sup> Estevens, A. 2005. *A reabilitação de frentes de água como modelo de valorização territorial*, relatório de pesquisa, Centro de Estudos Geográficos, Faculdade de Letras, Universidade de Lisboa, Lisboa, p.7.

Num contexto local, a maior problemática resume-se em questões de propriedade privada dos diversos lotes. Nestas zonas portuárias, como resultado da falência e abandono das empresas e fábricas, alguns dos lotes existentes vão sendo transmitidos por testamento às gerações descendentes, noutros casos os lotes são comprados ou adquiridos litigiosamente pela câmara. Estes exemplos contextuais demonstram a dificuldade existente em reunir a totalidade das propriedades, originando outro obstáculo no desenvolvimento da área.

As frentes ribeirinhas, circundadas tanto por rios como por fronteiras construídas e/ou naturais são, consequentemente, locais isolados e habitualmente evitados pela população que habita nas suas proximidades. Contudo, estes aspetos negativos não invalidam a potencialidade dos espaços. Sendo o propósito principal, ter a hipótese de intervir numa zona que tem uma carga histórica enraizada na população e de trabalhar com espaços de carácter arquitetónico único.

Citando Sama Kamalvand<sup>46</sup> “Abdicámos de muito em prol da tecnologia”, referindo-se, entre outros aspetos, a estas zonas costeiras. Contudo, esta afirmação significa, simultaneamente, a existência de uma oportunidade para “começar de novo” e fazer parte do refazer e reabitar de um local.

Salienta-se ainda que a localização destas zonas ribeirinhas é uma mais-valia para a possível transformação arquitetónica. Dado que estas localidades foram em tempos zonas portuárias, a sua localização perante a cidade, é um dos fatores mais importantes para o seu sucesso funcional, pois significa que mantiveram uma proximidade grande, não só com o centro da cidade, mas também com os polos principais de transportes.

Em virtude dos factos expostos, percebe-se que estas intervenções resultam de uma abordagem multifacetada. Neste sentido, a sua vertente económica é realçada como um dos aspetos importantes, tendo impacto não só na zona em que a reestruturação se incide, como também na envolvente da mesma. Como refere H.D. Barata (1996)<sup>47</sup>, estes movimentos urbanos estão interligados com a reabilitação e preservação dos centros históricos, pois ao serem alvo de uma transformação urbana/arquitetónica, estas zonas não só geram novos

---

<sup>46</sup> Kamalvand, S., Water as a design tool. *Architecture D'Ajurd'hui*. 406, 2015, p. 43.

<sup>47</sup> Esteves, A. 2005. *A reabilitação de frentes de água como modelo de valorização territorial*, relatório de pesquisa, Centro de Estudos Geográficos, Faculdade de Letras, Universidade de Lisboa, Lisboa, p.3. [sobre, H.D.Barata (1996), citando Tunbridge (1998)]

movimentos populacionais e turísticos como também permitem a inserção de novas tipologias e atividades<sup>48</sup>.



20. Reabilitação do centro histórico do Porto.

Estas transformações urbanas começaram a ganhar protagonismo nos Estados Unidos, durante a metade do século XX, nas cidades ribeirinhas de Baltimore e Boston. Mann (1988) concluiu a existência de dez situações que promoveram as intervenções nas frentes costeiras americanas.

*“As dez tendências que Mann refere estarem no cerne da reabilitação de frentes ribeirinhas nos Estados Unidos:*

1. *Oferta de grande diversidade de usos;*
2. *Forte procura do público de margens livres e acessíveis;*
3. *Afastamento das infraestruturas viárias e substituição por usos pedonais;*
4. *Recuperação de margens de pequenos cursos de água e canais;*
5. *Recuperação de património cultural e histórico;*
6. *Criação de espaços públicos de carácter comercial;*
7. *Sítios de exposições e eventos culturais;*
8. *Locais de instalação de elementos artísticos;*
9. *Oportunidade para realização de festivais e outros acontecimentos artísticos;*<sup>49</sup>

<sup>48</sup> Esteves, A. 2005. *A reabilitação de frentes de água como modelo de valorização territorial*, relatório de pesquisa, Centro de Estudos Geográficos, Faculdade de Letras, Universidade de Lisboa, Lisboa.

<sup>49</sup> Mann, R.B., Ten Trends in the Continuing Renaissance of Urban Waterfronts, *Landscape and Urban Planning*, 16(1-2), 1988, p.177-199.

Verifica-se que mais tarde o Canadá segue como exemplo esta linha de pensamento, o que resulta em intervenções de reabilitação em duas suas cidades mais notórias. Neste contexto, apenas passado alguns anos da década de 80 é que as famosas Docklands de Londres foram sujeitas a um plano de interventivo, como explica Hoyle<sup>50</sup>. Por conseguinte, foi durante esta época que outros países da Europa começaram a despertar o seu interesse para as reutilizações das suas antigas zonas portuárias. Como por exemplo se observou no caso de Barcelona, que com a pressão dos jogos olímpicos de 1992, investiu no melhoramento do hoje famoso Port Vell.

Em Portugal, só no final do séc. XX, início do séc. XXI é que começou a despertar interesse para este tipo de intervenções. Porém a abordagem não foi semelhante à praticada no estrangeiro. O processo foi mais lento e dividido em várias fases. No Porto e em Gaia, uma das primeiras intervenções foi em 1999, data em que o projeto do Funicular dos Guindais foi iniciado (só tendo conclusão no ano de 2003), procedendo a esta uma série de operações em ambas as cidades. Em 2008 foi apresentado um plano de reabilitação do centro histórico e da Zona da Ribeira das duas cidades do Douro. Algumas destas ações já foram concretizadas, outras ainda estão em plano de execução. No ano de 2015 foi inaugurada uma extensão de 550 metros de passeio fluvial em Oliveira do Douro, numa iniciativa de reativar a paisagem natural.



21. Rua Cândido dos Reis antes da intervenção urbana.



22. Rua Cândido dos Reis depois da intervenção urbana.

<sup>50</sup> Hoyle, B., The Port- City Interface: Trends, Problems and Examples, *Geoforum*. 20 (4), 1989, p 429-435.



23. 24. Doca dos Olivais antes da construção da Expo '98

Neste contexto, recorremos a uma intervenção ribeirinha notória pela sua elevada complexidade e grande escala: a Expo 98 em Lisboa.

Desde o séc. XIX que nestes terrenos estavam instaladas diversas tipologias industriais. Esta localização estratégica baseava-se em aspetos funcionais, por ser relativamente próxima do centro da cidade e pelo fácil acesso aos principais eixos rodoviários de Lisboa. Numa perspetiva económica, o baixo custo do preço destas zonas. Deste modo, os aterros de lixo, matadouros, refinarias e outras indústrias que preenchiam a zona ribeirinha Este de Lisboa, eliminaram durante décadas o seu enorme potencial urbano. Assim, com o encerramento da maioria das instalações fabris existentes na área e a necessidade de um espaço para a acolher a exposição universal da Expo '98, surgiu a oportunidade de criar um projeto urbano de grande escala que viria a permitir a reabilitação urbana da zona oriental de Lisboa.

A combinação do tema génese da Expo98 que incidia sobre a água e os desafios e apresentados pela escala e morfologia do local, criaram uma simbiose perfeita com o renascimento desta zona. Estruturas como o Oceanário, o pavilhão Portugal e do conhecimento preenchem as avenidas junto ao rio e atraem, ainda hoje, milhares de visitantes.

Neste contexto de inovação urbana e com a construção simultânea da ponte Vasco da Gama, todo este local é considerado uma zona nobre de escritórios, comércio, lazer e entretenimento e atualmente, o Parque das Nações é estudado por todo o mundo, como um caso de estudo de uma intervenção ribeirinha de grande sucesso.



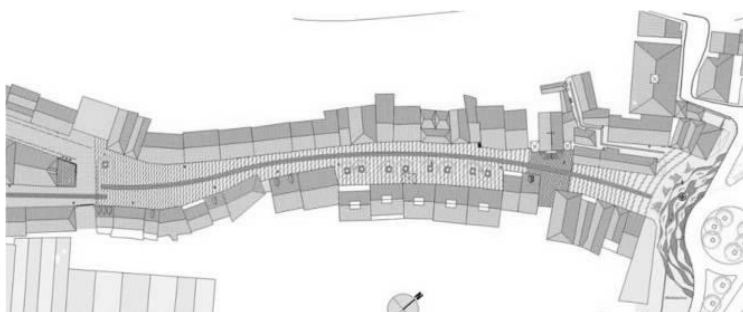
25. Vista da zona ribeirinha do Parque das Nações.



26. Percurso ribeirinho do Parque das Nações.



Na cidade de Almada e Cacilhas as intervenções de reabilitação tiveram início com o novo milénio. Em 2000, no cais do Ginjal, foi inaugurado um espaço de lazer ajardinado e um elevador panorâmico que passou a oferecer a turistas e residentes uma vista panorâmica única e uma ligação mais rápida entre o Ginjal e a localidade de “Almada Velha”. Nove anos mais tarde, uma das artérias principais de Cacilhas – a Rua Cândido dos Reis – deu início a um processo de transformação, constituído por diversas fases, a primeira das quais sendo a pedonalização da rua, (através da aplicação de calçada portuguesa em toda a sua extensão). Apesar de esta modificação ter sido dada como concluída em 2012, atualmente usufruindo em pleno do novo espaço de comércio, restauração e lazer. Contudo, ainda estão em processo as fases seguintes da intervenção: a reabilitação do edificado da rua e da sua envolvente próxima.



27. Planta do plano de intervenção da Rua Cândido dos Reis.

Neste contexto, uma das intervenções mais marcantes para a cidade foi a implementação do Metro de superfície, em funcionamento desde 2008, foi a obra pública que mais alterou a antiga organização e aparência da cidade. Apesar da polémica que causou por alterar drasticamente a aparência e o quotidiano comercial de Almada e Cacilhas, esta obra resultou numa ligação importante de transportes entre a zona Norte – Almada, Cacilhas, Cova da Piedade – e a zona Sul – Pragal, Corroios, Universidade Nova (FCT).

No decorrer destes últimos quatro anos, Lisboa também começou um processo de reabilitação das suas zonas ribeirinhas. Com uma rede de transportes já bastante desenvolvida, a capital virou-se para os espaços de franja abandonados. Desta forma, com o aumento emergente da procura turística na cidade, foram implementadas várias fases de transformação da frente ribeirinha, começando pela Ribeira das Naus, a praça Duque de Terceira e o Jardim de Roque Gameiro, terminando na intervenção no Campo das Cebolas.



28. Planta da Ribeira das Naus antes da intervenção urbana.



29. Planta da Ribeira das Naus depois da intervenção urbana.

Como referido por Ana Esteves, no processo da recuperação de uma zona ribeirinha existem vários princípios a ter em conta para que esta seja bem-sucedida. Nomeadamente, dar prioridade à diversidade dos modelos e tipologias e inserir, abordar o tema essencial da apropriação, de modo a não eliminar os aspetos sociais, culturais e históricos das várias fases decisivas, trabalhar o plano nas várias escalas para chegar a conclusões abrangentes e por fim, voltar a conectar água ao território.

Todos estes aspetos e parâmetros referidos fazem com que a cidade se torne mais consolidada, com uma melhor organização urbana e contribuem para a crescente redução dos não-lugares, em que as zonas portuárias se tinham tornado.

*“The popularity of waterfront development owes much to the fact that virtually every city has a downtown waterfront that offers a mix of scales and uses close to the centre, offering an urban quality while at the same time providing new development opportunity. Water, the primary human resource, was the reason for the original location, providing means of transport, defence, leisure and recreation.”<sup>51</sup>*

---

<sup>51</sup> Shaw, B., *Waterfronts of post Industrial Cities*, London: Spon Press, 2001, p.160.

## 4| REFLEXÃO CRÍTICA

*“On the waterfront, we see glimpses of new city-making paradigms, partial visions for what our cities might be.”<sup>52</sup>*

A lógica estruturante basilar que serve de base neste Trabalho Final de Mestrado documenta os diferentes desenvolvimentos entre as Margens Norte e Sul de um rio. Deste modo, para discussão foram apresentados casos de estudo como instrumentos na análise desta premissa, nomeadamente Londres e Southwark, Porto e Gaia e por fim, Lisboa e Almada.

Desta investigação conclui-se a existência de dois fatores influenciadores e determinantes, mutuamente relacionáveis no desenvolvimento de uma cidade, o que conduziu a várias considerações:

Os fatores físicos, que servem de base à análise comparativa e estabelecem ligações entre os diversos casos de estudo, geograficamente distantes entre si. Os fatores socioculturais e históricos, referidos como variável que distingue a caracterização e o desenvolvimento individual de cada uma das cidades. Da dinâmica desta variável germina um processo de continuidade que envolve de forma nuclear os fatores físicos e geográficos. Como podemos identificar nos casos de estudo identificados, o rio Douro, o rio Thames e o rio Tejo dividem parcelas de território e partilham características físicas semelhantes.

Estes elementos assim como a exposição solar, morfologia de terreno e vulnerabilidade aos ventos, influenciaram de forma substancial o desenvolvimento fragmentado do território e determinaram a evolução das cidades ao longo dos séculos. O efeito desta combinação de variáveis provocou um menor e mais lento crescimento das Margens Sul dos rios, quando comparadas às cidades a Norte. Deste modo, as consequências refletiram-se nas mais diversas

---

<sup>52</sup>Marshall, R., *Waterfronts of post Industrial Cities*, London: Spon Press, 2001, p.4.

áreas, sejam de âmbito urbanístico ou arquitetónico, económico-financeiro ou sócio demográfico.

É possível considerar que as zonas ribeirinhas das margens sul, apesar das suas utilizações prévias não mostrarem grande relevância arquitetónica, contêm um valor icónico que contrui para a preservação da identidade do local. Dão-se como exemplos as escolhas arquitetónicas utilizadas em Barcelona que são contrastantes das implementadas em Londres. Enquanto na cidade espanhola foram criadas novas construções, tendo como ideia a inovação na transformação da zona ribeirinha. Em Londres a opção foi a combinação entre reabilitação, renovação e novos edifícios, com ponderação estratégica de identificar de forma construtiva as áreas mais pertinentes e fundamento necessário para cada tipo de intervenção.

Em suma, as zonas ribeirinhas são o núcleo estratégico ideal para redimensionar as margens sul, e constituir a base do ressurgimento dos locais. As características únicas destas zonas ribeirinhas têm o efeito de atrair o desenvolvimento económico e urbanístico, necessários para uma evolução próspera e equitativa à da cidade principal (de acordo com os casos de estudo: Londres, Porto e Lisboa). Nesta perspetiva a envolvimento dos elementos naturais como a água, a morfologia do terreno e a paisagem, quando conjugadas com os aspetos arquitetónicos geram sinergias e criam um potencial de experiências sensoriais, elegendo, deste modo pontes de proximidade com as populações.

*“These waterfront redevelopment projects speak to our future, and to our past. They speak to a past based in industrial production, to a time of tremendous growth and expansion, to social and economic structures that no longer exist, to a time when environmental degradation was an unacknowledged by-product of growth and profit. (...) They speak to a future by providing opportunities for cities to reconnect with their water’s edge.”<sup>53</sup>*

---

<sup>53</sup>Marshall, R., *Waterfronts of post Industrial Cities*, London: Spon Press, 2001, p.5.



30. Frente Ribeirinha do Porto após as obras de renovação.



31. Frente Ribeirinha de Gaia após as obras de renovação.



32. Frente Ribeirinha de Lisboa após as obras de renovação.



## PARTE II | O LUGAR FÍSICO E SOCIAL

### 1 | CARACTERIZAÇÃO

#### 1.1 | ENQUADRAMENTO GEOGRÁFICO

*“Ah, como pude eu pensar, sonhar aquelas coisas? / Que longe estou do que fui há uns momentos! /*

*Histeria das sensações – ora estas, ora as opostas! / Na loura manhã que se ergue, como o meu ouvido só escolhe /*

*As cousas de acordo com esta emoção – o marulho das águas, / O marulho leve das águas do rio de encontro ao cais... /*

*A vela passando perto do outro lado do rio, / Os montes longínquos, dum azul japonês, /*

*As casas de Almada, / E o que há de suavidade e de infâncias na hora matutina!”<sup>54</sup>*

A cidade de Almada está localizada na margem sul do rio Tejo. Sendo uma região topograficamente diversificada é constituída por escarpas nos limites litorais, declives acentuados e também zonas relativamente planas. A sua linha ribeirinha ocupa o estende-se tanto a Este: Alfeite; Norte: Cacilhas e Almada; e Oeste: Porto Brandão e Trafaria, Costa da Caparica e Fonte da Telha.

Ao longo de vários séculos o terreno desta margem foi reconhecido pelas suas potencialidades agrícolas, pelo que possuía um solo arenoso e por isso propicio a explorações ao mesmo tempo que era também dotado de características hidrográficas favoráveis.<sup>55</sup> O facto de Cacilhas ser a frente de rio mais próxima de Lisboa tem uma grande preponderância e dependência na história e no crescimento das duas cidades, tendo em conta que é o ponto de ligação da capital á zona Sul, num nível mais imediato, Almada e numa escala maior, Setúbal.



33. Planta esquemática da Margem Sul.

<sup>54</sup> Campos, A., *Ode Marítima*, Lisboa: Editalma, 2008, p.169.

<sup>55</sup> Sousa, R.H., *Almada Toponímia e História*, Almada: Câmara Municipal de Almada, 2003.

De modo a contextualizar das diferenças geográficas entre Almada e Lisboa, recorreremos à análise da sua história, desde as primeiras ocupações dos dois territórios, com o propósito de fundamentar a posição crítica sobre o subdesenvolvimento da margem Sul do rio Tejo.



34. Vista aérea de Almada e Cacilhas.

## 1.2 | EVOLUÇÃO HISTÓRICA E URBANA

Ao fazer uma análise histórica do local, percebeu-se que a povoação de *Almaraz* (Almada) é datada do terceiro milénio A.C e apesar de ser tão antiga como Lisboa, o seu desenvolvimento sempre foi secundário quando comparado com o da capital. Enquanto em Lisboa ocorriam as trocas comerciais e mercantis com os comerciantes estrangeiros, na zona de Almada as atividades praticadas eram maioritariamente de subsistência.

Os registos estudados demonstram a utilização desta localidade desde a Idade do Bronze, predominantemente para atividades agrícolas e pastorícias, contudo existem alguns vestígios, em menor quantidade, de ocupações urbanas<sup>56</sup>. A pesca foi também uma atividade importante para a população regional dado o acesso imediato ao Rio Tejo. De como a contextualizar este

---

<sup>56</sup> Barros, L., *Introdução à Pré e Proto-História de Almada*, Almada: Câmara Municipal de Almada, 1998.



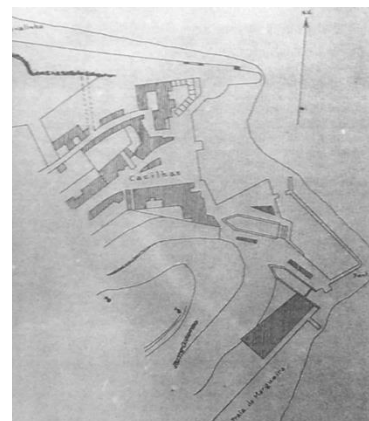
exemplo, recorremos às evidências encontradas de estruturas para a salga de peixe descobertas na marginal de Cacilhas. Estas povoações fixaram-se na zona Norte de Almada, diminuindo à medida que se afastavam para Sul. Nesta perspetiva, os povoados mais importantes fixaram-se no limiar de proximidade do rio.

Em Lisboa os vestígios de primeiras ocupações situam-se junto da encosta do Castelo de S. Jorge, na altura, ainda não construído, mas reconhecido pelo potencial defensivo e territorial da zona<sup>57</sup>. Deste modo, as localidades circundantes, como Alfama, que faziam a ligação entre a cota superior e o rio, representavam uma zona de importância para o quotidiano social e económico da população.

Por conseguinte, as atividades mercantis fixaram-se no litoral Almadense. Mais tarde, com a ocupação romana, as zonas Norte e Oeste (Cacilhas, Trafaria e Costa da Caparica) adquirem uma forte importância comercial e industrial, tendo sido a costa de Cacilhas a reconhecida pelo comércio marítimo como um porto nobre. Salienta-se ainda o contributo Muçulmano no desenvolvimento da zona de Almada Velha<sup>58</sup>, local considerado de grande importância estratégica de defensiva, dada a sua elevada cota e localização junto de uma escarpa, o que permitia ser essencial na monitorização da entrada no rio Tejo.

Por sua vez, na época medieval, Alfama continuava a ser o ponto principal da região de Lisboa. Localizada numa área protegida, com bons recursos hidrográficos e termais, esta localidade era caracterizada como a zona preferencial para a vertente portuária e artesanal. Só após vários séculos, nomeadamente a partir dos séculos XVII e XVIII é que as discrepâncias entre as duas margens começam a reforçar-se.

Com o auge económico de Portugal durante o séc. XVIII, parcialmente devido à ligação com as colónias Brasileiras, verificou-se uma substancial prosperidade na cidade de Lisboa. Conjuntura esta, que resultou numa visão muito otimista da economia, permitindo grandes intervenções, como a construção do Aqueduto das Águas Livres. Em 1775 sucedeu o grande terramoto que abalou todo o país, ao causar uma destruição catastrófica, foi o catalisador para por em prática múltiplas obras de renovação urbana. A mais notável sendo a reconstrução da baixa lisboeta, implementada por Marquês de Pombal.



35. Plano para o porto de Cacilhas em 1883.

<sup>57</sup> Pimenta, J., Calado, M. & Leitão, M., Novos dados sobre a ocupação pré-romana da cidade de Lisboa, *Revista Portuguesa de Arqueologia*, 8 (2), 2005, p. 313-334.

<sup>58</sup> Barros, L., *Introdução à Pré e Proto-História de Almada*, Almada: Câmara Municipal de Almada, 1998.

Porém, na margem Sul, os “resíduos” do sismo propagaram uma sucessão de doenças que, consequentemente, originaram enormes danos à população, tanto a nível de saúde como em bens materiais, no caso das culturas agrícolas e vinhas que existiam no litoral Almadense. Estas atividades, que até á altura eram a subsistência dos habitantes da zona, foram lentamente substituídas por instalações fabris, industriais e comerciais. O Mar da Palha – como era chamado o estuário do rio Tejo – era considerada uma passagem comercial indispensável<sup>59</sup>, deste modo, Cacilhas foi-se tornando um cais cada vez mais importante, nomeadamente a zona do Ginjal. A margem Sul vai se tornando num apoio fundamental à capital, tanto a nível de trocas comerciais como através da fixação por grande parte da população.



36. Estaleiros do cais do Ginjal no início do séc. XX.

A dependência económica entre Almada e Lisboa evidenciou-se durante este período de progresso na capital no início do séc. XIX. Nesta perspetiva, na frente de rio de Almada começaram a surgir várias tipologias, tais como: armazéns de vinho, tanoarias, fábricas de garrafas, de cortiça, de fiação de tecidos (movida a vapor a partir de 1840) e a fábrica de óleo de fígado de bacalhau cujo edifício será objeto de estudo deste Projeto Final de Mestrado. Deste modo, é no final do séc. XIX que a revolução industrial atinge o seu pico em Almada, sendo um dos fatores de influência para este acontecimento, a instalação no Ginjal do estaleiro naval *Parry & Son*, que consequentemente teve grande impacto no estatuto socioeconómico da zona.

<sup>59</sup> Flores, A.M., *Almada na história da indústria corticeira e do movimento operário (1860-1930)*, Almada: Câmara Municipal de Almada, 2003.

A cidade passou a ser procurada como local de fixação pela população que trabalhava na margem Sul, uma vez que os preços da habitação tinham um custo inferior face aos imóveis da capital. Deste modo, e pelas mesmas razões, Almada converteu-se também num local privilegiado para as classes média- baixa e baixa que trabalhavam em Lisboa.

Na primeira metade do século XIX, Portugal foi marcado pelas máquinas a vapor (1840) e pelo começo das construções das vias rodoviárias. Este processo de modernização levou Lisboa a uma época de ouro inspirada nas tendências urbanas e arquitetónicas estrangeiras, refletindo-se no período do nascimento dos teatros e artes literárias nacionais.

É no início do séc. XX que a “Outra Margem” – como era chamada – ganhou protagonismo pelo seu carácter plenamente industrial, seja no cais de Cacilhas e fábricas Almadenses, como no Alfeite ou mesmo em Porto Brandão. Por estes motivos, este foi o começo de uma época com um aumento considerável da densidade populacional, que se percebe ter sido o ponto crítico para o auge económico de Almada. Com a fundação da Lisnave a competitividade económica teve uma enorme contração interna, contudo esta foi compensada com uma visão de negócio virada para o aumento das exportações.

Na segunda metade do século XX a construção da ponte Salazar, hoje chamada Ponte 25 de Abril, teve um impacto determinante nas duas cidades do Estuário do Tejo. Esta estrutura trouxe benefícios na circulação rodoviária, através da ligação mais direta que criou entre Lisboa e Almada. Em essência, foi esta nova facilidade no transporte de mercadorias e pessoas que transformou a cidade.

Desta componente, resultou uma união no sector industrial e na disposição geográfica da cidade. Assim, Almada tornou-se um ponto de fixação da população, contudo após o 25 de Abril, toda a estrutura socioeconómica se modificou. O consequente desinvestimento estratégico e abandono do cais e indústrias do Ginjal foram alterações com impacto, que embora tenham surgido em conjunto com um crescimento económico galopante, provocaram também a instabilidade social.

A industrialização, ainda que tenha contribuído com o desenvolvimento de cidades por todo o mundo, gerou grande controvérsia e discórdia face às condições e ambientes de trabalho nas fábricas, indústrias e armazéns. Nesta perspetiva, a poluição aumentou, agravando a saúde dos trabalhadores assim como causando impacto nas suas aptidões e opiniões. Inclusive, a instalação de novas máquinas levou a uma pressão de produtividade inatingível, o que gerou uma decadência das



Indústrias na Margem Sul:

- 37. Ruínas da fábrica de cortiça na Margueira.
- 38. Estaleiro Naval da Lisnave no terreno da Margueira.
- 39. Arsenal do Alfeite.

condições laborais, tal como a um aumento da desconjuntura social e revolta dos funcionários<sup>60</sup>.



40. Carregamento de pipas no cais do Ginjal. Anos 50.

Por consequência, começam a emergir movimentos grevistas, que ligados ao pós-guerra, provocaram nos países afetados pela 2ª Guerra Mundial necessidade de desenvolvimento interno da sua própria economia, em detrimento das importações. Neste contexto, o pós-guerra provocou forte impacto na competitividade, conduzindo a uma redução da procura que se torna tóxica para as indústrias Cacilhenses.

No último trimestre do séc. XX, o aglomerado de indústrias Almadenses – incluindo a Lisnave, a Companhia Portuguesa de Pescas e o estaleiro Parry & Son – reunia entre si aproximadamente 15 mil trabalhadores<sup>61</sup>. Só os estaleiros navais da Lisnave empregavam 6510 pessoas no ano de 1973, um ano antes da revolução. Após o 25 de Abril, as poucas empresas ainda em funcionamento começaram a despedir grande parte da sua mão-de-obra, a Lisnave foi a empresa que conseguiu manter os seus empregados durante mais tempo, dado as suas especificidades navais, contudo começou a entrar em declínio com a combinação do ambiente socioeconómico do pós-25 de Abril e da pós-industrialização. Como consequência deste contexto, a maioria destas empresas e indústrias em declínio foram

<sup>60</sup> Flores, A.M., *Almada na história da indústria corticeira e do movimento operário (1860-1930)*, Almada: Câmara Municipal de Almada, 2003, p.8.

<sup>61</sup> Lameiras, H., (2014) PCP projeta Museu da Indústria Naval para Almada. *Cidade. Informação Regional Almada*. Disponível em <<http://www.cidadeinformacao.pt/pcp-desenha-museu-da-industria-naval-em-almada/>> [Consultado em 10 Agosto 2016].

nacionalizadas, nomeadamente: a rede de transportes, os estaleiros Navais *Parry & Son* – situados na zona do Ginjal – e a Companhia Portuguesa de Pescas.

Com o setor empresarial e industrial a desaparecer da cidade de Almada, despoletou o investimento no comércio e nos serviços. Estratégia esta que se revelou desastrosa, pois não tiveram em conta que esta tipologia económica só prospera se tiver alicerces conjuntos de outras dinâmicas económicas para possibilitarem equilíbrio. Considerar que “per si” estes espaços poderiam sobreviver, foi um erro que até aos dias de hoje deixou marcas impossíveis de apagar, recorrendo às zonas comerciais devolutas de Almada para contextualizar a afirmação, nomeadamente: Centro Comercial de Almada, Centro Comercial Faraó ou mesmo a Rua Cândido dos Reis, só recentemente reabilitada de forma estratégica e devolvida á população residente com uma relevante componente de lazer e turística.



41. Cais do Ginjal em degradação.  
Séc. XIX.

No início do novo milénio, já o Ginjal estava em estado de completa degradação. Porém ainda eram visíveis vestígios do antigo cais que relembra a sua época áurea. O que antes era uma zona cheia de movimento, com matizados pontos marcantes caracterizadores do local (a praia das lavadeiras, o *Cubal*, a Fonte da Pipa, os seus restaurantes tradicionais) atualmente perpetuam-se como um conjunto de ruínas. O Ginjal com 78% (vinte e nove em trinta e sete) dos edifícios vazios e uma degradação iminente em toda a zona do cais foi, por diversas vezes, alvo de iniciativas e projetos para a sua renovação contudo de carácter pontual e sem grande significância real para o contexto envolvente. A criação do Clube Náutico de Almada, fundado em 1975, permitiu dar continuidade ao legado e servir como porto de abrigo para as poucas pessoas que ainda

habitavam a zona. Com a crescente degradação dos edifícios no antigo cais, as suas instalações do clube passaram para o “Olho-de-boi”, junto a Almada Velha. Atualmente o clube náutico está em funcionamento na antiga Gare de embarque em Cacilhas.

A estratégica de reabilitação nunca foi colocada em prática, tanto por falta de financiamento, como pela inabilidade em adquirir a totalidade das propriedades. Hoje, os únicos edifícios em utilização são alguns restaurantes no início e no fim da extensão do cais do Ginjal. A única intervenção notória realizada, foi na zona do “Olho-de-boi”, constituída pela construção de um jardim, elevador panorâmico e miradouro. Este local é hoje um ponto turístico bastante procurado, pela sua arrebatadora vista sobre Lisboa.

*“O Ginjal era um espaço de aventura e ilusão, alimentada por histórias que estruturam um imaginário difundido e partilhado com entusiasmo, mesmo quando não corresponde á verdade.”<sup>62</sup>*

42. Ruínas do cais do Ginjal vistas do miradouro. Séc. XIX.



43. Ruínas do cais do Ginjal vistas da antiga fábrica de óleo de fígado de bacalhau. Séc. XIX.



<sup>62</sup> Gonçalves, E., *Memórias do Ginjal*, Almada: Centro de Arqueologia de Almada, 2000, p.59.

## 2 | CASOS DE ESTUDO

### 2.1 | POUSADA DO PALÁCIO DE ESTOI | 2003

GONÇALO BYRNE  
FARO | PORTUGAL

*“Porque o restauratio, quer dizer trazer o passado para o presente, é possível enquanto congelamento da forma física, mas não enquanto restituição de vida. Por outro lado, temos o inovatio, a novidade a todo o custo, que também é uma operação impossível, porque a vida não se cria ex-novum desta maneira. Mas Alberti usa uma terceira expressão, ao afirmar que, entre o restauratio e o inovatio, existe o institutio. E “instituir” é, de facto, o que a arquitectura faz, mesmo que se trate de um restauro.”<sup>63</sup>*

Faro é uma cidade no centro Algarvio cujo valor é desvalorizado em prol das cidades costeiras turisticamente mais atrativas. O carácter meramente funcional atribuído a esta cidade pela existência do Aeroporto de Faro contrasta com a existência de locais de permanência de relevância como o parque natural da Ria Formosa e também as suas vilas e aldeias históricas.

Estoi é um destes locais que dota a cidade de Faro com pontos de interesse únicos. A pequena localidade com baixa densidade populacional possui extensas paisagens naturais e arquitetura tradicional, destacando todo este magnetismo com a mais recente intervenção no seu património histórico e arquitetónico: O Palácio de Estoi.

Deste 1909 que este monumento tem sido propriedade de diversas gerações descendentes da família de José Francisco da Silva – Visconde de Estoi. Com o edifício principal, caracterizado por um estilo neobarroco, o exterior é complementado com diversas casas de chá e um vasto e um requintado jardim, inspirado em Versailles. Este enquadramento de cariz intocado e

---

<sup>63</sup> Nunes, E., Luzio, L. Entrevista com o Arquiteto Gonçalo Byrne. *Revista de História da Arte*, 4, 2007, p.4-, Disponível em <[https://run.unl.pt/bitstream/10362/12589/1/ART\\_12\\_Entrevista\\_3.pdf](https://run.unl.pt/bitstream/10362/12589/1/ART_12_Entrevista_3.pdf)> [Consultado a 15 Setembro 2016].

naturalista contribuiu para despoletar o interesse do arquiteto Gonçalo Byrne, que em 2003 começou o projeto de recuperação do Palácio e a reestruturação do seu envolvente de modo a criar a “Pousada do Palácio de Estoi”.

O projeto urbanístico e arquitetónico teve como base o entendimento da importância fulcral da pr-existência no contexto do desenvolvimento do novo conjunto de edificados, atribuindo-lhe, assim, um carácter estruturante de centralidade em relação a todos os elementos complementares do espaço. De modo a aproveitar as características da envolvente em pendente onde se situa o Palácio, o “novo” hotel foi desenhado para se desenvolver em plataformas, criando ainda uma continuidade ao jardim existente que permite ao olhar do individuo uma ligação com a paisagem natural de Estoi.

A organização espacial hoteleira do edifício em estudo nasce a partir da sua entrada, onde a circulação é feita em sentido descendente para os quartos. Esta pousada possui a receção localizada na pr-existência palaciana, sendo as plataformas dos quartos abaixo do nível da cola de entrada. Deste modo ganha outra dimensão considerando a pendente do terreno que garante a essencial privacidade necessária aos quartos e *suites*.

De acordo com Gonçalo Byrne foi necessário recusar o protagonismo visual por parte do edificado novo, permitindo assim garantir uma harmonia arquitetnica e valorizar a atratividade do edificado patrimonial de Estoi<sup>64</sup>.

44. Pousada de Estoi. Vista superior dos pisos dos quartos.

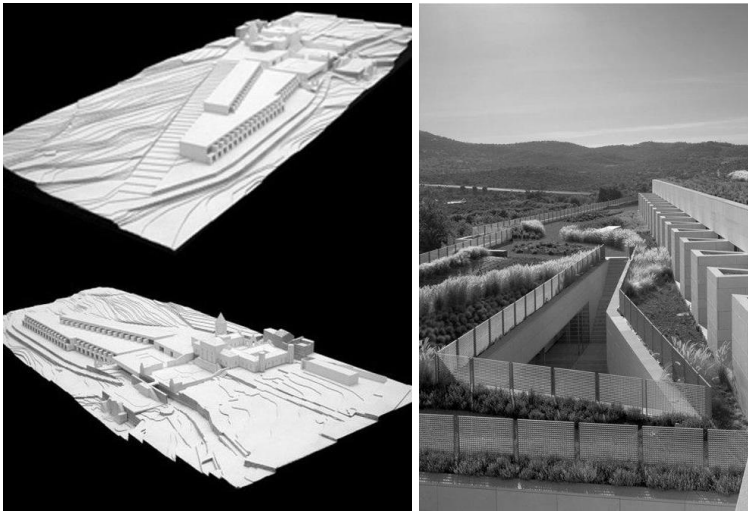


45. Pousada de Estoi. Vista inferior da zona dos quartos e do Palácio de Estoi recuperado.

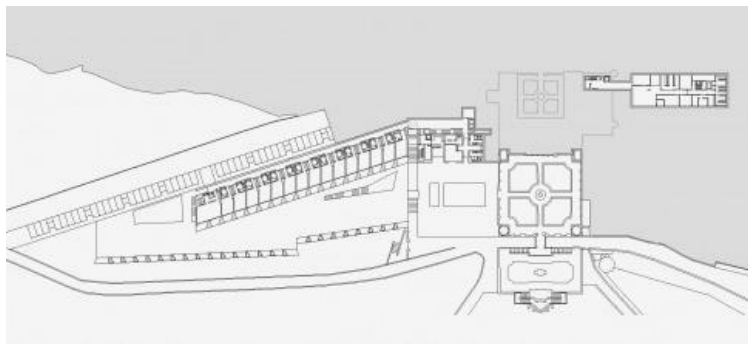


<sup>64</sup> Informação retirada do *website* do arquiteto Gonçalo Byrne <<http://www.byrnearq.com>> [consultado 15 Setembro, 2016].

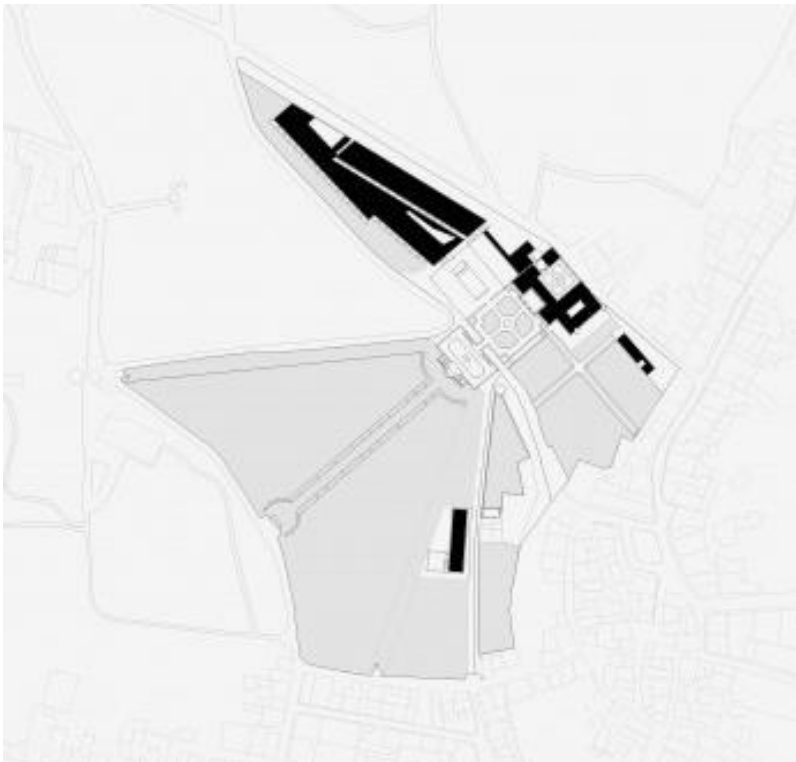




46. Maquete do projeto e vista sobre a zona dos quartos.



47. Planta do projeto.



48. Planta de implantação do projeto.

## 2.2| QUINTA DO VALLADO

FRANCISCO VIEIRA DE CAMPOS | 2007  
RÉGUA, VILA REAL | PORTUGAL

*“Partimos sempre para qualquer projeto, da realidade. Trabalhar com a realidade, com o que existe, e com aquilo que o próprio entorno que circunda o projeto é essencial.”<sup>65</sup>*

A cidade da Régua é situada no interior norte no distrito de Vila Real, localidade fortemente caracterizada pelo Douro. As suas paisagens verdejantes e pendentes inclinadas que terminam no rio são alguns dos elementos que tornam este local num ponto de interesse nacional.

A história inserida na génese da rede vinícola, característica do Norte de Portugal, faz com que esta cidade seja uma paragem obrigatória para os famosos cruzeiros do Douro. Sendo um ponto fulcral nas rotas de vinho do Porto, Régua foi em tempos um dos cais comerciais mais importantes, de onde eram transportadas as barcas, levando o vinho até Vila Nova de Gaia, para ser envelhecido.<sup>66</sup>

A quinta do Vallado, incluída nesta rede vinícola histórica, foi construída em 1716, pertencente é icónica Dona Antónia Adelaide Ferreira, que dá nome a uma das mais famosas marcas de vinho do porto Portuguesas, e ainda hoje é propriedade dos seus descendentes. Na década passada, com intenção de ampliar a área de cultivo foi adquirida a Quinta do Orgal e em 2009 tiveram início as plantações das novas vinhas. Atualmente a Quinta do Vallado dispõe 90 ha e de um Wine Hotel projetado por Francisco Vieira de Campos.

A lógica arquitetónica desta nova instalação hoteleira centra-se num conceito ecológico. A escolha de materiais locais como o xisto e a utilização dos patamares existentes, “pousando” o edifício no terreno sem o destabilizar, prova a consciência e compreensão profunda da envolvente física natural.

---

<sup>65</sup> Longheu, V. 2012, “Entrevista l'architetto Francisco Vieira De Campos”, *Conferência associada ao Laboratorio Architettura Contemporanea Mantova*. [Consultado 16 Setembro, 2016.]

<sup>66</sup> Informação retirada do *website* da Pousada Quinta do Vallado <<http://www.quintadovallado.com>> [Consultado 18 Setembro, 2016].

Existe este enfoque na proteção e inserção do potencial do terreno no projeto arquitetônico. O novo edifício foi, por este motivo, circunscrito por um muro portante pré-existente em xisto<sup>67</sup>. Este elemento fixo influencia a morfologia do próprio edifício, que se desenvolve a partir da relação de tensão criada pelo vazio entre as duas realidades temporais: o muro pré-existente e o edificado novo.

A sua organização interior é estabelecida, por isso, em torno deste vazio. A utilização deste espaço de “franja” para a circulação dos hóspedes permite a existência de um jogo de luz e transparências, feito através da posição das janelas e dos materiais utilizados no corredor. No restante espaço é aproveitado o potencial da vista para as vinhas da propriedade. Por todo o edifício é utilizada uma abordagem de zonas escuras e zonas de luz, pertinentes á organização interna dos quartos e *suites* e utilizadas para enquadrar a paisagem referida anteriormente.

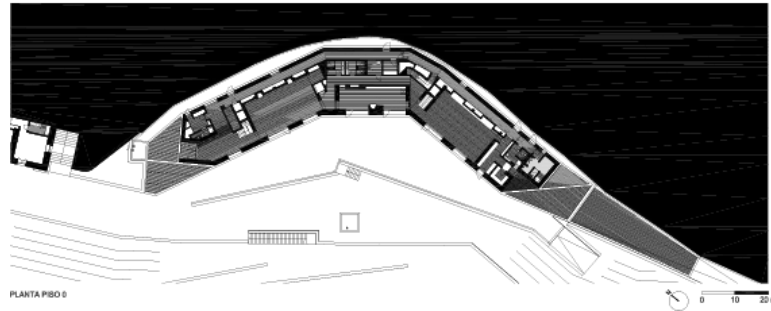
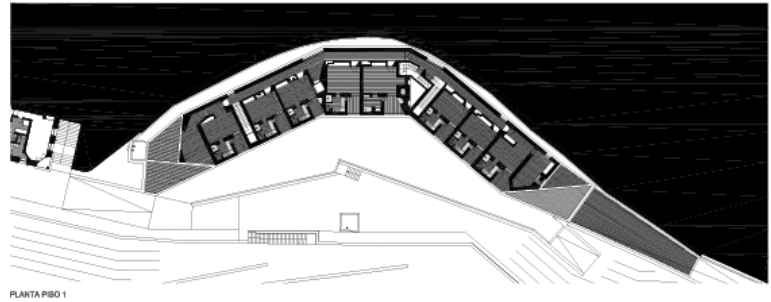
O papel da natureza envolvente é nitidamente importante no desenvolvimento do projeto e a vontade de manter as pré-existências no seu estado natural, permite ao espaço dar aos seus hóspedes uma vivência única através de um conjunto de sensações e experiências, intransitivas a outro local.



49. Vista do conjunto edificado da Pousada do Vallado.

---

<sup>67</sup> Informação retirada do *website* do arquiteto Francisco Vieira de Campos <<http://menosemais.com>> [Consultado 18 Setembro, 2016].



50. Plantas dos pisos 1 e 2 do edifício novo da Pousada do Vallado.



51. Vista da zona de circulação interior.

## 2.3 | CASA EM MOLEDO DE MINHO

EDUARDO SOUTO MOURA | 1991  
CAMINHA | PORTUGAL

*“Identifico-me com a contradição. Já citei muitas vezes uma frase de Santo Agostinho “A beleza é a relação entre duas coisas diferentes”. A beleza não é um estado prévio, é uma procura e precisamos de lidar com coisas antagónicas para chegar lá.”<sup>68</sup>*

Moledo de Minho é uma pequena aldeia de 7 km<sup>2</sup> situada no Norte de Portugal, conhecida nacionalmente pela sua praia, dotada de propriedades benéficas para a saúde, e de um enquadramento paisagístico único. A sua privilegiada faixa marítima faz uma combinação harmoniosa com paisagens verdejantes e com a sua morfologia montanhosa.

Num contexto local, a extensão florestal é constituída por pequenas urbanizações que subsistem maioritariamente da agricultura. De modo a usufruir da máxima capacidade do solo existente, são construídos patamares no terreno inclinado (de maior dimensão mas semelhantes aos existentes no Porto, Gaia e ao longo do Douro), possibilitando assim um maior aproveitamento dos terrenos, para cultivo e construção, mantendo a imagem natural característica das encostas do Douro.<sup>69</sup> Souto de Moura, com a intenção estratégica de manter as características principais do terreno, começou por aumentar as plataformas já existentes, com intuito de permitir o assentamento do edificado. Embora este procedimento careça de uma movimentação de terras considerável, foi tido em conta a estética dos taludes e dos muros de suporte já existentes, tentando manter o envolvente o mais natural possível.

No contexto da habitação, os espaços interiores são organizados de modo a tirar maior partido dos elementos circundantes, sejam estes a vista verdejante ou os muros naturais em pedra.

---

<sup>68</sup> *Espaços&Casas, Episódio nº109 Arq. Souto Moura*. Porto, Espaços & Casas, 2011, [vídeo] < <https://www.youtube.com/watch?v=B2-ak8DjMHU>> [consultado 12 Dezembro, 2016].

<sup>69</sup> Informação retirada do *website*: Divisare <<https://divisare.com/projects/287583-eduardo-souto-de-moura-luis-ferreira-alves-house-in-moledo>> [consultado 18 Novembro, 2016].

Assim, é pretendida a criação de um conceito que gera harmonia e união entre dois elementos contrastantes: o edificado novo e o ambiente natural.

Estes jogos antagónicos resultaram numa forma retangular, artificial, alinhada paralelamente com as linhas naturais do terreno. Adicionalmente, a inserção de um envidraçado nas duas maiores fachadas, tentou gerar também uma relação de proximidade com o muro de pedra, reutilizando este alinhamento para as circulações internas. Deste modo é permitido uma relação de abertura e enquadramento da paisagem, utilizando este espaço para as zonas da casa de maior permanência. Este confronto entre a zona interior transitória e o elemento natural estático, divididos por um plano de vidro contínuo, gera uma tensão interessante para o indivíduo que habita o espaço. Assim é intenção transmitir, não só a sensação de usufruição da natureza e da proteção que esta oferece, mas igualmente a transposição da mesma para o interior da casa. Nesta perspetiva, a cobertura é identificada como um elemento que reflete leveza e um ponto de conexão entre o artificial e o natural, assentando nos taludes que “cercam” o edificado.<sup>70</sup>

Por fim, os materiais utilizados reforçam a ideia de imponência e ao mesmo tempo de camuflagem com o seu envolvente, ao usar a pedra no revestimento das paredes de betão é criada uma ligação entre os dois elementos fundamentais existentes.

52. Vista sobre o edifício, mostrando os dois elementos definidores: A vista sobre os campos e o oceano e o muro delimitador de pedra.



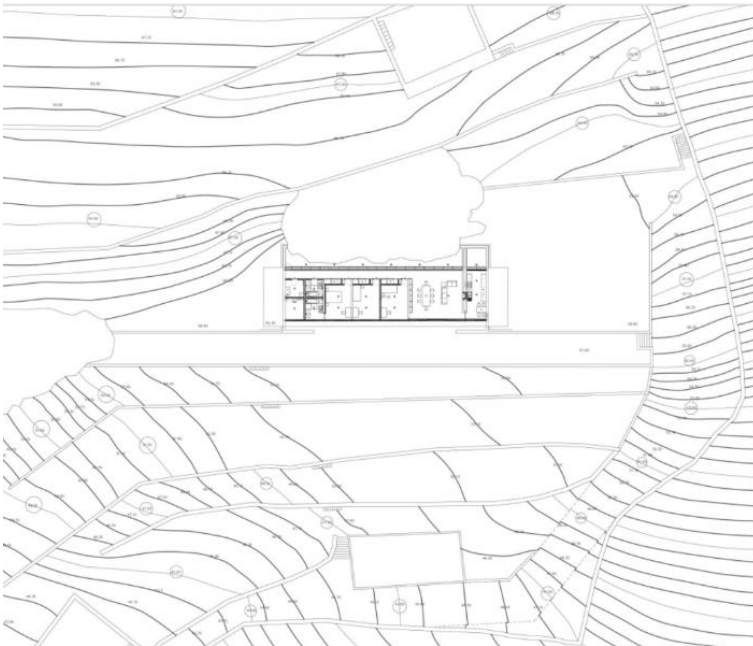
53. Vista dos taludes que circundam o edificado e da “camuflagem” do mesmo no seu envolvente.



<sup>70</sup> Informação retirada do website: [wikiarquitectura <https://en.wikiarquitectura.com/index.php/House\\_in\\_Moledo>](https://en.wikiarquitectura.com/index.php/House_in_Moledo) [Consultado 18 de Novembro 2016].



54. Vista da zona de confronto entre o elemento natural - muro de pedra - e o edificado.



55. Planta de implantação do edificado.

### 3 | DESENHAR O GINJAL

#### 3.1| A FÁBRICA E O CAIS

##### 3.1.1| CONTEXTUALIZAÇÃO

*“Faziam o passeio fluvial, chegavam ali (...) era engraçado ... Às vezes, quando os restaurantes estavam cheios, iam dar uma volta pelo Ginjal abaixo para fazer tempo... Servia de passeio [A.R].”*

*“Milhares de pessoas a passear aqui aos domingos, milhares de pessoas para trás e para diante [J.T]”*

*“Transformando o Ginjal num verdadeiro passeio público de Lisboa. [J.R]”<sup>71</sup>*

O cais do Ginjal, situado no litoral Norte da cidade de Almada, é um local com uma extensão de aproximadamente um quilómetro, situado entre o terminal fluvial de Cacilhas e o novo jardim e elevador do “Olho-de-Boi”.

Num contexto local este espaço sempre desempenhou um papel importante no quotidiano social da freguesia de Cacilhas e no desenvolvimento económico da cidade de Almada. Ao longo de vários séculos o Ginjal representou, para toda a margem Sul, um ponto de entrada comercial e mercantil, garantindo bons níveis de empregabilidade e possibilitando, por um lado, uma componente de inovação urbana e por outro, a criação de perspetivas de um futuro económico, à população circundante. Nesta perspetiva compreende-se o motivo de Almada ter detido, ao longo dos anos, um forte vínculo à indústria Naval e variantes que esta acompanham, nomeadamente: fabrico de iscos, vasilhame, redes, estaleiros metalúrgicos, armazéns frigoríficos, etc.

---

<sup>71</sup> Gonçalves, E., *Memórias do Ginjal*, Almada: Centro de Arqueologia de Almada, 2000, p.54.



*“O Ginjal possuía, no início do séc. XIX, doze armazéns de retem (vinhos, azeite) e uma taberna. Desde a 2ª metade do séc. XIX, era já um aglomerado industrial com os estaleiros navais de Hugo Parry (1860); armazéns de vinhos, de vinagres e de azeite; oficinas de tanoaria, fábricas de conservas de peixe; uma empresa de recuperação de estanho; armazéns de isco e frigoríficos para apoio dos navios de pesca do alto; uma fábrica de óleo de fígado de bacalhau; oficinas e/ou armazéns de aprestos navais; uma fábrica de cal de Manuel Francisco Júnio; manipulação da cortiça.”<sup>72</sup>*

Porém, através de uma análise às características portuárias do cais Ginjal, verificamos que estas não se devem apenas às atividades que ocorriam neste local. Para esta interpretação devemos considerar o facto do próprio desenvolvimento dos edificadros, que albergavam estas tipologias de emprego e consequentemente suas populações, cria entre si dinâmicas próprias e origina alterações urbanas que irão decorreram ao longo dos séculos.

A evolução errática dos edifícios, a incongruência do seu posicionamento e das suas volumetrias, a ausência de uma cêrcea de referência, a própria linguagem arquitetónica divergente e por fim, o progressivo aparecimento de construções abusivas, são alguns dos elementos influenciadores da imagem particular deste local. Contudo, estas contradições urbanas e arquitetónicas não invalidam o valor intrínseco do espaço para a população e o potencial que detém para a cidade.

Atualmente, o estado de degradação do cais portuário do Ginjal, surpreendentemente, não originou a redução da procura por parte turistas e locais. Assim, apesar de abandonado, continua a crescer como um polo de interesse estratégico que é a chave na cidade de Almada. A alma própria do local, e o inequívoco valor natural do mesmo cria um ambiente de proximidade e transforma-o como destino de lazer e passeio. Neste sentido a construção do elevador panorâmico e do jardim do Olho-de-Boi, tornou-se numa mais-valia para o cais do Ginjal, refletindo-se numa chamada de atenção para o potencial urbano desaproveitado durante os últimos 20 anos.

Neste contexto urbano é necessário salientar um outro local que, juntamente com o estaleiro Parry & Son, marcou o cais do Ginjal e Cacilhas: A fábrica de óleo de fígado de bacalhau “Dóri”. Estas instalações fabris, famosas durante 1960-1970 produziam um dos suplementos alimentares mais famosos da época. Sendo construída especialmente a este propósito, a fábrica possuía

---

<sup>72</sup> Gonçalves, E., *Memórias do Ginjal*, Almada: Centro de Arqueologia de Almada, 2000, p.156.

funcionalidades de escritórios, assim como câmaras frigoríficas, zonas de tratamento e uma área destinada apenas a armazenamento. Com o declínio da zona fabril de Cacilhas e do cais do Ginjal, também estas instalações foram abandonadas. Atualmente a estrutura original da referida fábrica ainda subsiste, contudo, os sucessivos atos de vandalismo e invasões da propriedade resultaram numa mais rápida degradação do edificado.

Deste modo, e introduzindo o tema deste trabalho, a antiga fábrica de óleo de fígado de bacalhau constitui uma oportunidade única para uma transformação da frente ribeirinha, sendo deste modo, o local de intervenção proposto para a componente prática deste Projeto Final de Mestrado. Este local com características únicas tira usufruto da proximidade com a rede principal de transportes de Almada e por sua vez da proximidade com a capital. O Ginjal é um local privilegiado, considerado o melhor local a partir de onde se pode observar a capital, pela sua vista desimpedida e extensa da cidade de Lisboa.

*“Há 50 anos ainda o Ginjal tinha vida. Dá-me pena tudo estar ao abandono. Isto tinha uma vida, queira lá saber. Era quase tudo homens, mas também havia algumas mulheres a trabalhar nas cantinas”<sup>73</sup>*

56. Vista aérea do cais Ginjal.



57. Vista do cais do Ginjal a partir de Lisboa.



<sup>73</sup> Gonçalves, Helder e Carriço, Marlene, Cais do Ginal da Fortuna à decadência. *Observador*. Disponível em <<http://observador.pt/especiais/cais-do-ginjal-da-fortuna-decadencia/>> [Consultado 13 de Dezembro 2016].

### 3.1.2| CARACTERIZAÇÃO DO ESPAÇO

*“Sabia bem que nenhuma casa devia estar sobre nenhuma outra coisa. Devia ser a da colina. Pertencer a ela. A colina e a casa deviam viver juntas, felizmente uma para a outra”<sup>74</sup>*

O terreno em estudo está localizado numa cota superior à linha de rio – a trinta e seis metros de altura – e tem uma extensão de cerca de 335 metros. Este patamar natural está circundado por encostas de inclinação elevada, tanto na sua vertente Norte como na vertente Sul. A ligar esta zona com a frente ribeirinha, existe uma escarpa de rocha e vegetação em que se encontra o “Cubal”: uma encosta curvilínea artificial de betão construída durante o funcionamento da fábrica de óleo de fígado de bacalhau.



58. Vista do “Cubal” e da antiga fábrica, a partir da zona do cais.

A zona em estudo pode ser identificada por um conjunto de características geológicas particulares: as escarpas rochosas de inclinação acentuada, a largura reduzida da “plataforma” do cais portuário que contrasta com a sua extensão, as três plataformas naturais do terreno paralelas entre si, em cotas diferentes e a vista Lisboa; a compreensão destes elementos constitui uma procura para a melhor abordagem de intervir no espaço.

Ao mesmo tempo que as arribas altas garantem uma vista privilegiada de Lisboa, também condicionam os acessos tanto à zona da antiga fábrica como a toda a extensão do cais. Esta problemática é desafiante considerando que, se por um lado dificulta a manutenção do local bem como a circulação pedestre e o acesso rodoviário, por outro dota o espaço com um nível de privacidade para a introspeção e reflexão.

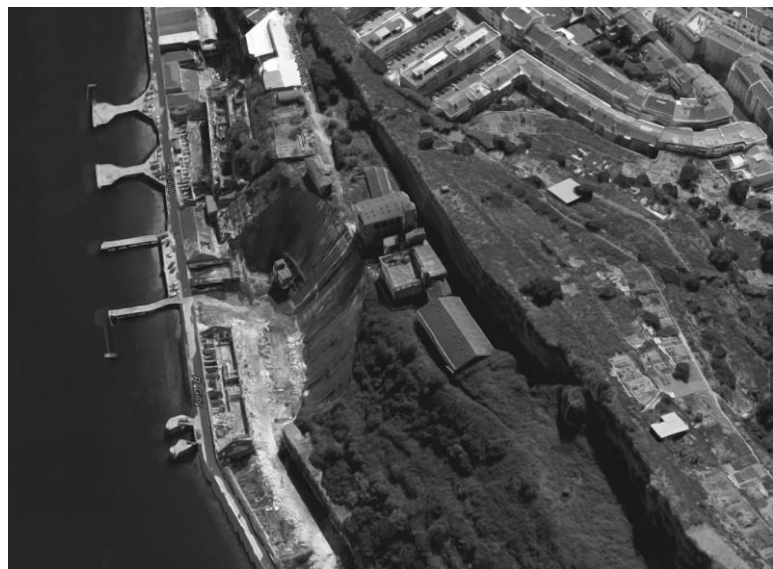
*“O cais é, alias, consequência da ampliação dos armazéns que, encostadas à arriba, só podiam expandir-se para o lado do rio,*

<sup>74</sup> Wright, F.L., *Autobiografia 1867*, Madrid: El Croquis Editorial, 1998, p.206.

*avançando sobre ele e implantando a muralha sobre as linhas de rocha paralelas às margens, que acabaram por ficar encobertas pelos aterros.”<sup>75</sup>*

No contexto local, a água sempre foi o principal elemento desta zona. Na pesquisa efetuada sobre a época pré-histórica do Ginjal, existem diversas evidências que provam a existência de nascentes, poços e minas nas encostas rochosas desta zona. A água proveniente deste local era canalizada para chafarizes tanto em Cacilhas (que abastecia a vila de água potável) como para na frente ribeirinha da Arrialva (localizada à esquerda do Ginjal).

Para contextualizar, recorremos ao exemplo mais conhecido da utilização destas águas, na génese da antiga praia das lavadeiras. Este espaço, localizado na última fração do cais do Ginjal, era reconhecido não apenas como local nobre de banhos, mas como tendo os recursos ideais para (como o nome indica) a lavagem de roupas, atraindo na altura, mulheres da Vila de Almada para esta praia. Pensa-se, contudo, que nos anos 60, com as obras para a construção da Lisnave, o nível freático possa ter sofrido alterações, secando assim as nascentes que abasteciam os locais acima referidos.



59. Vista aérea da antiga fábrica de óleo de fígado de bacalhau e das encostas que a circundam.

Esta análise crítica ao local introduz outra problemática importante a ter em consideração na fase projetual desta Trabalho Final de Mestrado: a vertente solar. Como referido anteriormente no capítulo 2.1 a incidência solar desempenha um papel importante no desenvolvimento da margem de um rio. O cais do Ginjal é localizado na margem sul do Tejo e a sua vertente principal é obstruída por altas encostas, estes dois aspetos significam uma carência de luz solar na zona em estudo. Deste

<sup>75</sup> Sousa, R. H., *Almada Toponímia e História*. Almada: Câmara Municipal de Almada, 2003, p. 147.

modo, a introdução da problemática referida no desenvolvimento conceptual do trabalho permitiu uma abordagem projetual única ao local, de forma a usufruir de forma máxima da luz existente. Em suma, a componente prática pretende o aproveitamento das características intrínsecas ao Ginjal.

### 3.1.3| PLANO DE PROMENOR DE 2008

É importante referir que houveram diversos planos de intervenção para esta zona de Cacilhas, o mais recente dos quais, aprovado em 19-03-2008<sup>76</sup>. Neste Estudo de Enquadramento Estratégico os pontos principais referidos foram:

*“- Requalificar o Cais do Ginjal, com manutenção do carácter e das características espaciais, preservando a sua memória histórica e respeitando a sua lógica construtiva.*

*- Criação de espaços públicos de qualidade, com ligações físicas e visuais pontuais com o cais (...) que pela sua elevada qualidade e multiplicidade, (...) gerem uma atratividade muito elevada contribuindo para a elevada qualidade vivencial do Ginjal.”*

*- Desenvolver um estudo de tráfego, com vista à melhoria das condições de acessibilidade rodoviárias e mecânicas ao Cais do Ginjal.*

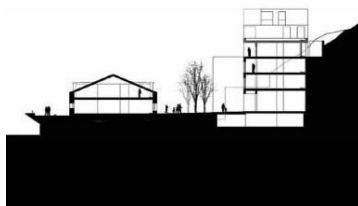
*- Criar ligações pedonais e meios mecânicos de ligação entre o Cais do Ginjal e a plataforma superior da Arriba, em articulação com o desenvolvimento conjunto Almaraz-Ginjal.*

*- Garantir a sustentabilidade da Arriba, mantendo o espaço, o mais naturalizado possível, (...) permitindo uma utilização segura da área junto à base da arriba.*

*- Renaturalizar parte da frente do cais do Ginjal, com a criação da praia e jardim do Ginjal.*

*- Recuperação de todo o núcleo edificado onde atualmente está instalado o “Ponto final/ Atira-se ao Rio”.”*

Contudo, passados 8 anos, este projeto ainda não foi concretizado, não obstante da pressão por parte da autarquia, a empresa proprietária de mais de 90% dos lotes – Tejal -



60. Perspetiva esquemática de acordo com o novo plano.

Por Samuel Torres de Carvalho.

61. Corte transversal do cais do ginjal de acordo com o novo plano. Por Samuel Torres de Carvalho.

<sup>76</sup> Decreto-Lei n.º 1030/2009, DR.I, série 2B 1969 [2009-10-09] Determina a Elaboração do Plano de Pormenor do Cais do Ginjal.

Empreendimentos Imobiliários Lda – não deu resposta aos apelos da autarquia. Mesmo após vários incidentes de derrocadas, incluindo o mais recente em Abril de 2015<sup>77</sup> em que envolveu o colapso do paredão de betão e consequentemente encarcerou um carro com um casal e um bebé, a empresa não se manifestou. A camara mesmo tendo como objetivo substituir o papel da Tejal Empreendimentos em parte e embarcar com os cursos da reestruturação do Cais do Ginjal, não pode ver o projeto concretizado sem autorização máxima da mesma. Acrescido o facto de que, embora o plano de pormenor para esta zona de Almada já esteja parcialmente concluído, a presente crise económica e financeira tem vindo a impedir que as próximas fases do plano possam ser postas em prática.

---

<sup>77</sup> Soares, M. (2015). Câmara de Almada vai intervir no Cais do Ginjal perante inação do proprietário. *Público*. Disponível em <<https://www.publico.pt/local/noticia/camara-de-almada-vai-intervir-no-cais-do-ginjal-perante-inacao-do-proprietario-1693765>> [Consultado 5 Julho 2016].

### 3.2| ESTRATÉGICA PROGRAMÁTICA

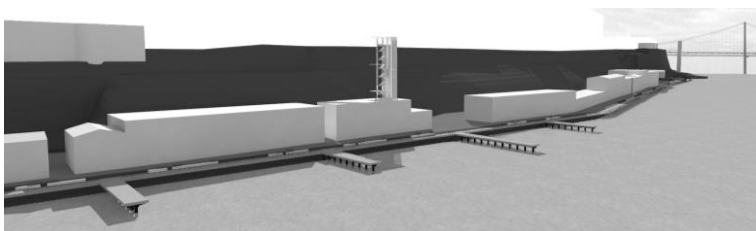
A intervenção no litoral Norte de Cacilhas envolve uma proposta para a transformação urbana da frente de água denominada como “Cais do Ginjal” e uma proposta de criação de um novo conjunto edificado na antiga fábrica de óleo de fígado de bacalhau que, complementarmente à renovação ribeirinha, irá dotar o espaço de um novo uso funcional e restabelecer o seu valor sociocultural.

Esta interdependência entre os dois espaços interventivos permite a transformação da frente ribeirinha como um todo, além de que, garante a preservação da identidade arquitetónica e cultural do antigo cais portuário e simultaneamente possibilita a inserção de uma nova tipologia, materializada numa arquitetura distinta da pré-existente, sem entrar em contraste direto com a mesma.

#### 3.2.1 | INTERVENÇÃO NA ZONA RIBEIRINHA

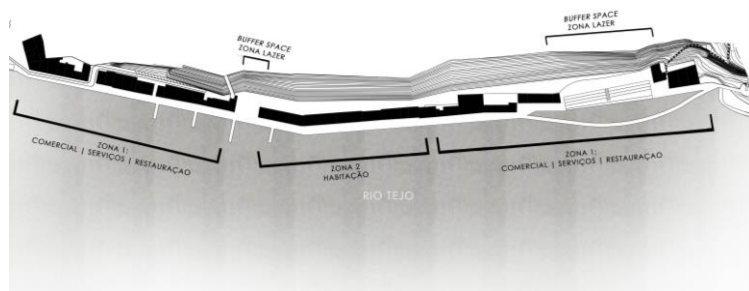
O conjunto edificado na linha urbana do Cais do Ginjal é constituído por diversas tipologias, a sua maioria de carácter fabril e de armazenamento de produtos, e onde se inserem algumas tipologias de escritórios, restauração e habitação.

A degradação existente e a obsolescência das tipologias portuárias impedem a recuperação do edificado para a sua função e morfologia original. Contudo será de notar, o esforço por parte das empresas privadas, proprietárias do aglomerado junto ao terminal fluvial, em manter minimamente salubres os respetivos edifícios. Assim sendo, advoga-se as diretrizes principais do Plano de Pormenor estabelecido para a zona, aceitando-o como resolução para a problemática do edificado que garante a usufruição máxima do conjunto e a preservação do seu valor cultural. A nível programático, a intenção de projeto passa pelo preservar da multifuncionalidade tipológica já existente na época auge do Cais do Ginjal. Mantendo, deste modo, um leque diverso de utilizações, divididas em 3 zonas complementares (como exemplificado no esquema e imagens abaixo).



62. Perspetiva (modelo 3D) do revitalizado cais do Ginjal.

63. Planta esquemática da extensão a intervir do Cais do Ginjal.



- 1- Zonas comerciais, com funcionamento de tipologias de serviço e restauração em paralelo.
- 2- Zona de habitação com possibilidade de um apart-hotel em paralelo com o equipamento hoteleiro da intervenção projetual.

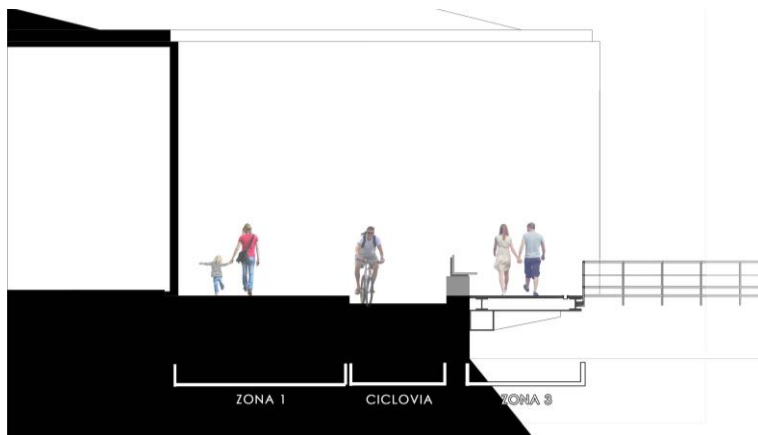
É de salientar a criação de espaços de lazer e descanso que criam zonas intermédias de transição, quebrando intencionalmente a linha rígida do edificado. São sugeridas duas zonas com esta caracterização. A primeira, de uma escala menor, surge no formato de praça, paralelamente á praça existente a uma cota superior e faz a ligação do percurso através do elevador panorâmico. O segundo espaço de quebra tem como intenção a preservação de um marco importante no quotidiano sociocultural do antigo Ginjal – a praia das Lavadeiras – preservando ecos desta pré-existência sob a forma de patamares descendentes até ao rio.

Em paralelo á sugestão para uma fase de reabilitação do edificado fabril pré-existente é proposta, de modo complementar, uma intervenção no percurso pedestre existente do Cais do Ginjal. Este elemento urbano também se encontra em deterioração de carácter urgente, devido a incidentes de derrocadas precedentes. O percurso do Cais do Ginjal é, apesar das problemáticas evidenciadas, muito procurado por visitantes – locais e turistas – para atividades variadas como desporto, lazer e pesca amadora. Evidenciando deste modo a necessidade imprescindível em intervir na área.

Inicialmente é sugerido o alargamento da entrada no Cais, eliminando o afunilamento que existe presentemente e, por sua vez, permitindo a passagem mais facilitada de veículos e pedestres. É proposta uma via rodoviária no segmento inicial do Cais que desvia para as traseiras da faixa edificada onde se propõe a existência de estacionamento facilitando cargas e descargas de apoio às tipologias sem criar distúrbio no percurso ribeirinho.

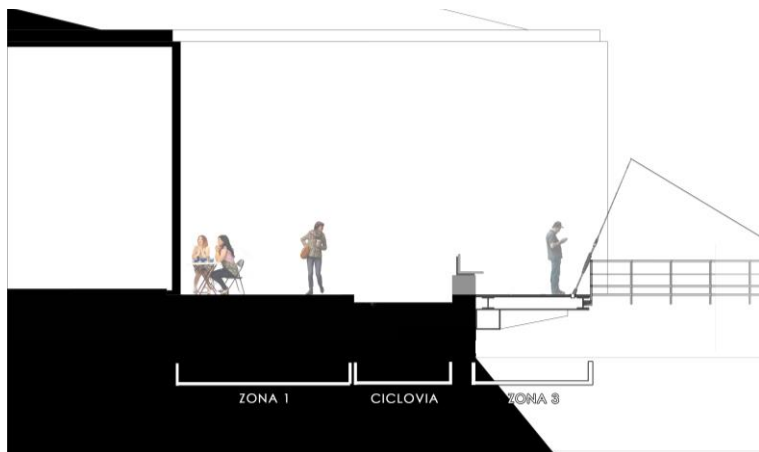


É sugerida igualmente, uma ampliação substancial, quase triplicando a largura útil de todo o restante circuito de modo a permitir a distinção de 3 zonas.



64. Corte esquemático da transformação do percurso do cais do Ginjal.

- 1- Zona de proximidade às lojas, com possibilidade de uma pequena esplanada desde que garanta 2 Unidades de passagem - circulação e semi-permanência.
- 2- Duas faixas de rodagem de ciclovia, a cota de soleira é ligeiramente inferior á cota do restante percurso.
- 3- Zona de circulação com mobiliário urbano, desenhada com peças de encaixe para permitir a acomodação de canas de pesca.



65. Corte esquemático da transformação percurso do cais do Ginjal.

De modo a que as três zonas referidas se mantenham por toda a extensão do percurso, na área correspondente à “Nova Praia das Lavadeiras” é criado um suave desvio do percurso, uma curva sobre a água que transporta o visitante para o elemento natural, permitindo, simultaneamente, manter de uma forma prática a ciclovia e via pedestre sem desvios acentuados, assegurando igualmente um maior espaço de esplanada para os restaurantes pré-existent em funcionamento – “Atira-te ao Rio” e “Ponto Final”.

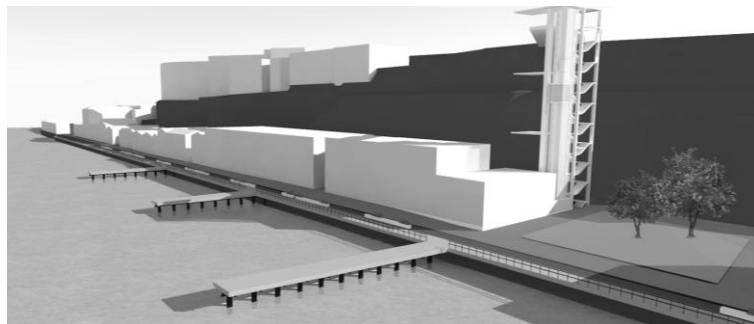
Relativamente aos pontões ao longo do Cais, estes encontram-se num estado de ruína, a maioria sem garantir estabilidade estrutural. É sugerida então a demolição dos elementos existentes e reconstrução de novos pontões, de formato simples, semelhantes às pré-existências. Estes elementos darão apoio à aproximação de embarcações externas, á utilização para pesca amadora e permitirão a ancoragem de embarcações específicas ao Hotel.

66. Perspetiva (modelo 3D) da zona requalificada dos pontões do cais do Ginjal.



As alterações sugeridas irão permitir a inserção do Cais do Ginjal na restante rede urbana de Cacilhas, restabelecendo a sua imagem como espaço com valor cultural e arquitetónico, e suprimindo o seu presente carácter de zona segregada. Ao atrair a população local e externa pretende-se retrazer vida e movimento ao antigo cais portuário, reminiscência do que outrora foi. Contudo, simultaneamente, criando novas formas de habitar esta frente ribeirinha, permitidas por uma contante simbiose das tipologias e atividades facultadas.

67. Perspetiva (modelo 3D) da zona requalificada dos pontões do cais do Ginjal.



### 3.2.2 | INTERVENÇÃO NA FÁBRICA

A necessidade de circunscrever a intervenção mais aprofundada a uma zona particular foi fundamentada pela carência de uma “tipologia chave” que funcionasse como atração a novos fluxos populacionais, complementados e assegurados parcialmente pela renovada zona ribeirinha. Optou-se, neste caso pelo aproveitamento da pré-existência da antiga fábrica de óleo de fígado de bacalhau para a integração de um equipamento hoteleiro.

### 3.2.3 | INTENÇÕES PROJETUAIS

#### ANUÊNCIA DAS COTAS

O terreno específico da área de intervenção é de carácter morfológicamente variado, sendo constituído por uma escarpa de elevada inclinação e altura, podendo ser dividida em três plataformas semi-planas. Correspondente à cota 3m encontra-se a zona do cais ribeirinho, à cota 33m a zona da antiga fábrica e por fim nas cotas 45-65m hoje um descampado onde antigamente era localizado o “Grémio do Bacalhau”, zona menos plana, mas constante por toda a área traseira da fábrica. Estas três “plataformas” variam em relação à sua quantidade de acessos e capacidade de garantir níveis de privacidade. Usufruindo, desde modo, destas características do terreno para adequar as mais apropriadas utilizações do espaço.

#### AS ENCOSTAS

A variação de cotas reflete-se na existência de duas grandes encostas com um mínimo de 25 metros de altura. Ao invés de se optar por enterrar o edifício no talude existente, foi escolhida nesta tese uma abordagem que faz o aproveitamento destes elementos naturais como colaboradores do projeto, assumindo-os como garantidores de privacidade e eixos orientadores do espaço.

Nesta perspetiva do aproveitamento das encostas, foi pretendida a restituição das mesmas a um estado salubre, pelo que é proposta uma “limpeza” das escarpas rochosas e a remoção da peça artificial de betão existente que transtornava a sua continuidade natural estética.

#### LIMITES E VISTAS

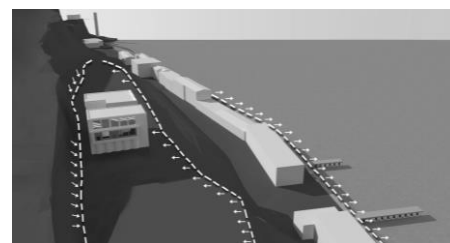
Um dos conceitos principais do projeto foi a definição clara de linhas delimitadoras. O assumir como base as linhas e elementos marcantes da envolvente, provocou o desenvolvimento de uma estratégia do edificado, realizada de uma forma organizada e consciente das suas imediações. Assim, são determinadas como linhas-limite a escarpa traseira, o limite entre a plataforma e a escarpa fronteiria, e o próprio rio Tejo. Todos estes elementos-eixos influenciam as circulações e organizações internas do edifício, intercalando a linha de vista para a escarpa e a abertura de vista para o rio.



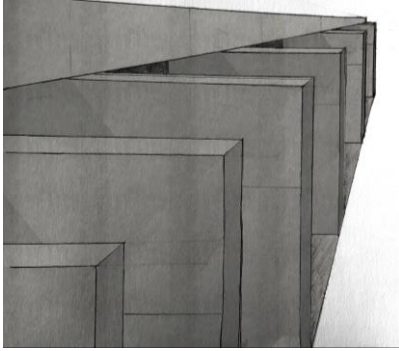
68. Imagem aérea do cais do Ginjal que mostra esquematicamente (em manchas mais claras) as 3 plataformas do terreno



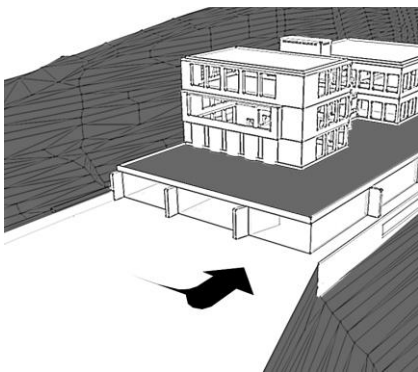
69. Corte esquemático do terreno que mostra as duas encostas e a zona do cais.



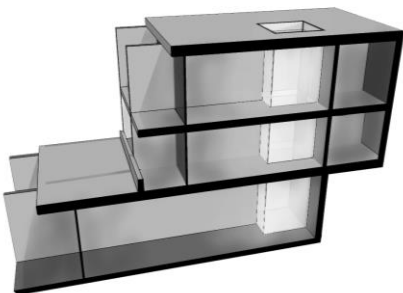
70. Corte esquemático do terreno que mostra as duas encostas e a zona do cais.



71. Desenho esquemático do ritmo estrutural



72. Desenho esquemático da plataforma de entrada do edifício



73. Corte esquemático de um conjunto de quartos mostrando o tubo de vidro mencionado.

## DINÂMICA E RITMO

A estrutura é fortemente marcada em todo o edifício, sendo utilizada como um elemento criador de ritmo e gerador de dinamismo dentro dos diversos espaços.

Na extensão do novo edificado a estrutura é esteticamente sobredimensionada de modo a criar ritmo dentro das zonas de circulação, utilizando também estes elementos estruturais para definir espaços de maior ou menor permanência em áreas *open space*.

## CAMUFLAGEM NO TERRENO

Outro dos conceitos chave do projeto é o desenvolvimento do novo edificado como continuidade do terreno que o engloba. A base conceptual do edifício consiste num conjunto de plataformas, que se sobrepõem de forma escadeada, similares a curvas de nível. Estas plataformas permitem criar a ilusão de que o indivíduo entre “por dentro” do terreno para aceder ao edifício. A antiga fábrica de óleo de fígado de bacalhau, vista do exterior cria a sensação visual de assentar no novo edifício.

Esta ligação entre os dois edificados – pré-existência e construção nova – mantém a dinâmica de continuidade entre ambos os espaços, criando um valor adicional numa vertente conceptual.

## LUZ

Um dos principais desafios deste projeto está relacionado com a problemática referente à iluminação do espaço, tanto à cota do cais como à cota do hotel. Dada a orientação do local ser Norte-Sul, e a vertente Sul ser obstruída por escarpas com mais de 25 metros de altura, a iluminação da zona é muito limitada. Durante as primeiras e últimas horas de sol, o local intervencionado tem incidência solar, contudo é altamente restringida durante as restantes horas do dia. Mesmo usufruindo do máximo da luz a Norte, concluiu-se a necessidade de novas entradas de radiação solar, principalmente nos quartos. Assim, foram criados vazios em vidro *Uglass* que trespasam os 3 pisos de quartos, permitindo que luz zenital alcance as zonas menos iluminadas dos quartos no piso 0 e em simultâneo a criação de zonas de luz na garagem. Elementos semelhantes, em formato de claraboia são inseridos na zona da receção e na zona do spa, com o mesmo propósito: criar pontos de luz natural nas zonas mais escuras do edificado.

## 2.2.4 | DESCRIÇÃO DO PROJETO

A aproximação à instalação hoteleira é feita através de um amplo miradouro, acedido a partir da entrada pedestre, por meio rodoviário ou a partir do novo elevador panorâmico. Esta infraestrutura foi introduzida para criar um balanço com o elemento vertical já existente – Elevador do Olho-de-boi – permitindo, simultaneamente, fazer um acesso intermédio do cais do Ginjal á cota superior.

A entrada do hotel é feita á cota 33 (no considerado “pisso de referência”), abaixo do nível de entrada da fábrica original. O indivíduo é direcionado para a receção, um espaço aberto para o rio, que funciona como um “filtro” dividindo a circulação. Lateralmente á receção existe um lounge que dualiza como sala de exposições, que inicia o percurso para indivíduos externos ao hotel acederem ao restaurante. Atravessando a receção, paralelamente a um plano de vidro que mantém que faz ligação com a paisagem, é encontrada uma zona de descanso/ sala de espera, que dá início ao percurso de hóspedes do hotel. No seguimento desta zona transitória, existe o primeiro alinhamento de quartos de tipologia A; assim como os acessos às restantes zonas do hotel.

No primeiro e último “átio”, que fazem ligação ao núcleo de acessos verticais, existe uma saída para o jardim exterior existente à frente do conjunto edificado. Este espaço foi desenvolvido em plataformas verdes com mobiliário urbano o que possibilita uma utilização como percurso de passeio, descanso ou contemplação da paisagem.

No seguimento deste piso existem três possíveis percursos:

- 1- O primeiro acesso vertical conduz o visitante até à ao piso 1 (cota 37) um espaço com duplo pé-direito de abertura para a escarpa de rocha calcária, que gera uma tensão de proximidade com este elemento maciço de 25 metros de altura.  
Neste piso localizam-se os quartos tipo-Duplex e a zona que aloja as funções públicas do hotel, localizada dentro da antiga fábrica.  
A este nível é possível aceder à sala de pequenos-almoços, sala de reuniões, sala polivalente/ de conferências com vista para encosta rochosa, e ao auditório e sala de leitura/ lounge com as fachadas internas abertas para o rio Tejo. No piso 2 (cota 41,6), acedido a partir do mesmo núcleo vertical, localizam-se o restaurante e cozinha com acesso através de uma zona de circulação separada, ao bar, localizado numa

Caracterização das tipologias de quartos:

Tipologia A- Quartos Premium.

(Esta tipologia difere das demais pois é dotada de uma empena maior, e um desnível interior que separa a zona de estar da zona de dormir.)

Tipologia B- Quartos Standard simples

Tipologia C-Quartos Standard *suite*.

Tipologia D- Quartos duplex.

zona da fábrica mais alta (cota 45,1), este local tem uma panorâmica de 180º sobre a cidade Lisboa.

2- O acesso vertical seguinte, ligado ao segundo alinhamento de quartos, conduz o hóspede a uma segunda fração do edificado. Nos pisos 1 (cota 37) e 2 (40,7) localizam-se os quartos de tipologias B e C (standard normais e standard suites). A este nível é ainda possível aceder á cobertura da zona do spa onde existe um espaço de descanso com vista panorâmica para a cidade de Lisboa. É de assinalar o desalinhamento propositado dos pisos desta fração com os da anterior, criando zonas de *mezzanine* que geram uma dinâmica de alturas na zona de circulação.

3- Ao nível de referência (cota 33), no extremo do corredor de circulação, encontra-se o acesso á fração de spa e lazer. Os hóspedes são conduzidos por uma zona aberta para a encosta tectónica, que os direciona para os balneários e para as zonas de tratamento/massagens, sendo simultaneamente, possível usufruir de um *deck* exterior com zona de descanso e contemplação da paisagem.

No seguimento do percurso, o hóspede encontra uma zona de *mezzanine* que lhe dá uma visão ampla das piscinas, bem como da vista exterior do rio Tejo. É feita a descida a partir de uma escadaria que transporta o indivíduo para o piso inferior -1 (cota 29,4) onde se encontram o jacuzzi, banho turco e saunas. Na zona oposta, adjacente ao plano de vidro que se “abre” para a paisagem, encontra-se a piscina principal interior, que se estende até a uma zona exterior onde a “piscina infinita” cria uma continuidade do plano de água com o rio e consequentemente, com a cidade Lisboa.

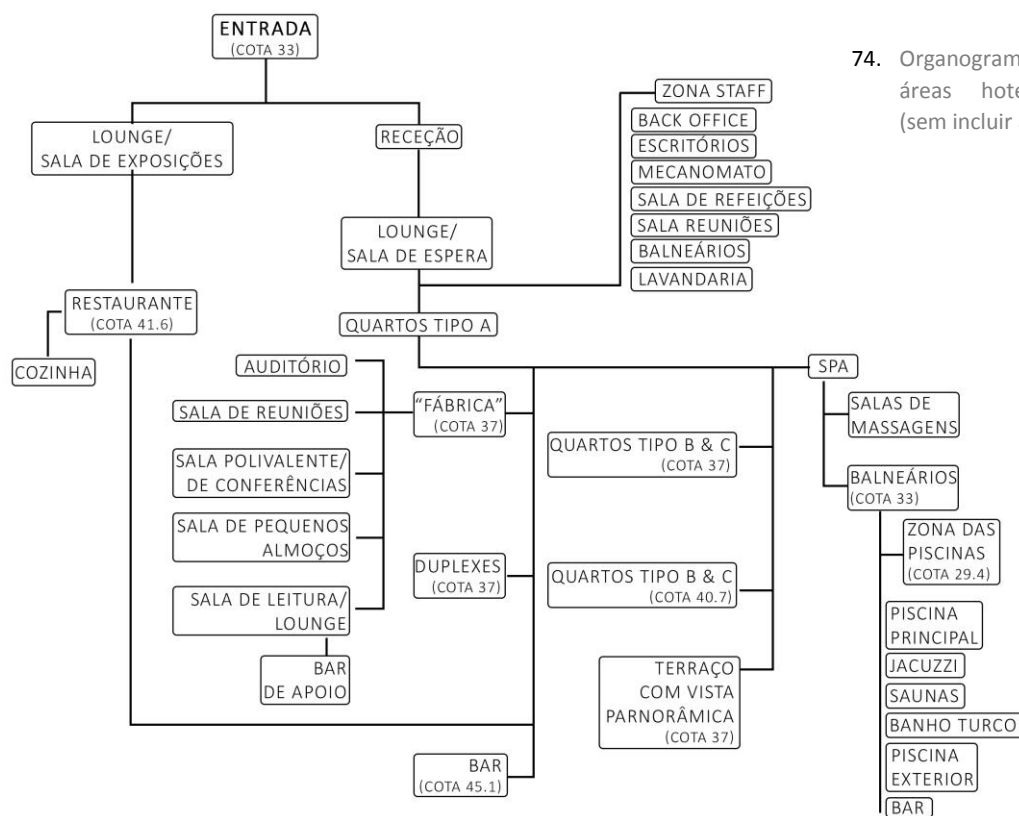
Todos os núcleos de acessos verticais fazem ligação à garagem no piso -1 (cota 29,2).

Nos aspetos referentes á materialidade o foco consistiu em aproveitar o carácter forte dos elementos naturais circundantes (escarpas rochosas, vista do rio, fábrica existente) despertando a atenção do indivíduo pelo contraste de uma materialidade neutra e simples no edificado novo. Contudo, no edificado da antiga fábrica foi opção manter a plasticidade do reboco pintado, mantendo a tonalidade semelhante á existente, retirando apenas os lambris de azulejo existentes e em estado bastante

degradado; com o intuito de manter ao máximo a identidade do local.

No edificado novo é utilizada um conjunto de materiais que consiste numa combinação de betão e *viroc* cinza para as paredes e tetos falsos nas zonas públicas e de circulação, optando por um pavimento de pedra lioz de tonalidade bege claro com acabamento amaciado. Existem aplicações pontuadas, nomeadamente nas paredes que fazem a projeção inferior da fábrica de lioz escassilhado (50) como replicação da materialidade da escarpa.

É utilizada uma combinação de vidro simples, incolor transparente e vidro *Uglass* nas fachadas Norte e Sul do edificado, permitindo conjugar a maior ou menor visibilidade dos elementos naturais sem impedir a entrada de luz.



Nos quartos é utilizado o betão pigmentado branco nas paredes e *viroc* branco nos tetos falsos. Relativamente aos pavimentos é utilizado o mesmo lioz amaciado na zona inicial do quarto, zona húmida e varanda, aplicando na restante zona de dormir e descanso pavimento flutuante de carvalho.





#### 4 | CONSIDERAÇÕES FINAIS

*“ A arquitectura eleva-se como um velho espírito a sair do túmulo, obriga-me a estudar as suas leis como regras de uma língua morta, não para as aplicar ou me sentir vivo e alegre nelas, mas apenas para venerar de ânimo tranquilo, a existência nobre, para sempre desaparecida, dos tempos passados.”<sup>78</sup>*

Recuperando os propósitos iniciais desta dissertação, procurou-se fundamentar a questão base colocada, sobre os fatores que levam à disparidade entre Margem Sul e Margem Norte de um rio.

Através de uma pesquisa aprofundada dos aspetos geográficos que caracterizam uma cidade ribeirinha, foi possível identificar uma base equitativa, relativamente às Margens Norte e Sul, que permitiu conceber ligações entre os casos práticos estudados – Londres/Southwark, Porto/Gaia, Lisboa/Almada. Esta fase de estudo identificou a constituição das características primárias, semelhantes nestas situações, e desencadeou a investigação dos consequentes aspetos históricos e socioculturais, nomeadamente a primeira ocupação populacional das respetivas margens, os desenvolvimentos demográficos e urbanos durante os séculos, bem como situações históricas e naturais que influenciaram o crescimento das margens.

Neste estudo associativo e comparativo, foi realizada uma investigação de questões teóricas relacionadas com o tema principal. Neste contexto, foram considerados relevantes um conjunto de indicadores relacionados com o património, transformações urbanas e o desenvolvimento interventivo em frentes de água (de um modo generalizado sem diferenciar as suas vertentes solares).

---

<sup>78</sup> Goethe, J.W., *Viagem a Itália*, Lisboa: Relógio d'Água, 2001, p.120.

Em virtude dos argumentos apresentados, percebemos que a tese colocada tem um carácter evolutivo e não pontual. Na análise de todas estas sinergias e ligações, surgem aspetos que são indissociáveis e interdependentes e que evidenciam a discrepância entre as margens Norte e Sul de um rio. Esta divergência foi ao longo dos séculos acentuada de um modo cumulativo, tendo como base as próprias características intrínsecas das respetivas orlas ribeirinhas. Esta reação em cadeia criou diferenças e distanciamentos entre as margens e influenciou de forma dinâmica, todos os desenvolvimentos futuros destes territórios.

Contudo, esta conclusão não compromete na totalidade a capacidade de resolver a problemática existente. Os casos práticos escolhidos são exemplos objetivos de uma capacidade de adaptação, com novas filosofias de enquadramento que nos dias de hoje fazem um movimento inverso, aproximando as duas margens, tanto a nível urbano e de infraestruturas como a nível sociocultural.

Nesta perspetiva, a reabilitação do Cais do Ginjal e a implementação de uma Instalação Hoteleira na Antiga Fábrica de Óleo de Fígado de Bacalhau, é foco principal desta proposta, contribuindo de forma decisiva para o referido processo de aproximação entre a capital Lisboa e a ainda secundarizada cidade de Almada.

Por conseguinte, é possível verificar que a história e os seus diversos acontecimentos não têm que definir permanentemente um local e que o potencial destas zonas ribeirinhas, hoje segregadas da restante cidade, deve ser considerado uma mais-valia, provedora de identidade e valor urbano, ao espaço e à população.

Este projeto, que possui um forte cariz sensorial, pretende ser uma referência na captação de interesses económicos e de dinâmicas socioculturais, revitalizando, ao mesmo tempo, a génese e a alma do local. Em suma, a criação de estímulos entre o espaço e o indivíduo e a união funcional-estética, resultante da ativação intuitiva do subconsciente, culmina na valorização desta experiência arquitetónica.



75. Cais do Ginjal. 2016



## PARTE III | FONTES BIBLIOGRÁFICAS

### MARGENS DE UM RIO E FRENTES DE ÁGUA

Augé, M. (2012) *Não Lugares*. Lisboa: Letra Livre.

Castro, A.R. (2011) *Cidade e frente de água – Papel articulador do espaço*. Barcelona: Universidade de Barcelona.

Costa, R. B. (2009). *Cidades de água -Relação entre as cidades e as suas frentes de água*. Lisboa: Instituto Superior Técnico, Dissertação para obtenção do Grau Mestre.

Hoyle, B. (1989) - «The Port- City Interface: Trends, Problems and Examples». *Geoforum*, Nº 20 (4).

Kamalvand, S. (2015) Water as a design tool. *Achitecture Ajurd'hui*, Nº 406. Maio.

Mann, R. B. (1988). Ten Trends in the Continuing Renaissance of Urban Waterfronts. *Landscape and Urban Planning*, Nº 16(1-2).

Marshall, R. (2001) *Waterfronts in Post-Industrial Cities*, London: Spon Press.

Portas, N. (1998) *Cidades e Frentes de Água*. Lisboa: Administração do Porto de Lisboa.

Soares, N. P. e Domingues, A. C. G. (2003) População: Consolidação e Maturidade Demográfica de uma Área Metropolitana. In Tenedório J. A, *Atlas da Área Metropolitana de Lisboa*.

Teixeira, L. M. (1998) *Reconversão de áreas urbanas obsoletas localizadas em frentes de água*. Porto: Faculdade de Engenharia, Dissertação para obtenção do Grau Mestre.

Xie, P. F. e Gu, K. (2015) The Changing Urban Morphology: Waterfront Redevelopment. In *Tourism Management Perspectives*, Nº 15.

## LONDRES E SOUTHWARK

Brownill, S. e O'HARA G. (2015) From planning to opportunism? Re-examining the creation of the London Docklands Development Corporation – *Planning Perspective* Nº 30 (4)

Shoesmith, R. (1982). *Hereford City Excavations - v2: Excavations on and close to the defences*, York: Council for British Arqueology, Nº 46.

<<http://www.britannia.com/history/londonhistory/medlon.html>> consulta a 16/08/16.

<<http://www.lddc-history.org.uk/beforelddc/index.html>> consulta a 18/08/16.

<<http://www.southbanklondon.com/history>> consulta a 18/08/16.

<<http://www.history.co.uk/study-topics/history-of-london/>> consulta a 19/08/16.

## PORTO E GAIA

Abreu, A. (1982) A Evolução da Cidade do Porto e os Sistemas dos Transportes, Porto: Of. Gráf. Reunidos.

Baquero, H.M. e SILVA, A.C. (1985) *História de Gaia*. Vila Nova de Gaia: Camara municipal de Vila Nova de Gaia.

Fernandes, J. (2004) «O “Porto-Gaia” e a cidade metrópole para responder à necessidade de reorganização do território metropolitano», In *A Obra Nasce* Nº2.

Guimarães, J.A. (1995) *Gaia e Vila Nova na Idade Média-Arqueologia de uma Área Ribeirinha*, Porto: Universidade Portucalense.

Ramos, L. A. (1998) *História do Porto*. Porto: Porto Editora.

Silva, A. (2001) A Praia de Miramar e o Litoral de Gaia- Contributo para o conhecimento da sua evolução urbanística. Porto: Faculdade de Letras.

<<http://www.gaiurb.pt/plan01.htm>> consulta a 27/5/16.

<<http://www.cm-porto.pt/historia-da-cidade>> consulta a 27/5/16.

## TRANSFORMAÇÕES URBANAS E PATRIMÓNIO

Roberts, P. (2001) *Handbook of Urban Regeneration*. London: Sage.

Couch, C. (1990) *Urban Renewal - A process of essentially physical change*. London: Macmillan.

Gracia, F. (1992) *Construir en lo Construido*. Madrid: Nerea, 1992.

Hausner, V.A. (1993) The future of urban development. *In RSA Journal*, V 141, Nº 5441.

Costa, João P. (2002) *The Arts in Urban Development - Waterfronts of Art II*. Barcelona: Universidade de Barcelona.

Estevens, A. (2005). «A reabilitação de frentes de água como modelo de valorização territorial». Relatório de Pesquisa do Centro de Estudos Geográficos. Edição da Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa.

Peixoto, P. (2002). A corrida do status de património mundial e o mercado urbano de lazer e Turismo. *In Veredas*. Coimbra: Centro de Estudos Sociais.

Choay, F. (2010) *Alegoria do Património*. Portugal: Edições 70 (reimpressão).

Gehl, J (2006) *La humanización del espacio urbano: la vida social entre los edificios*. Barcelona: Editorial reverté.

## ALMADA E LISBOA

Raimundo, I. e Dias, V. (2012) «Encontro sobre Património de Almada e do Seixal» *Actas do 1º Encontro Sobre o Património de Almada e do Seixal*. Almada: Centro de Arqueologia de Almada.

Sousa, R. H. (2003) *Almada Toponímia e História*. Almada: Câmara Municipal de Almada.

Barros, L. (1998) Introdução á Pré e Proto-História de Almada. Almada: Câmara Municipal de Almada.

Pimenta, J., Calado, M., Leitão, M. (2005). «Novos dados sobre a ocupação pré-romana da cidade de Lisboa» *Revista Portuguesa de Arqueologia*, V.8, Nº 2.

Flores, A.M. (2003) *Almada na história da indústria corticeira e do movimento operário (1860-1930)*. Almada: Câmara Municipal de Almada.

Lameiras, H. (2014, Maio) «PCP projeta Museu da Indústria Naval para Almada» – *Informação Regional Almada*, Maio.

Gonçalves, E. (2000) Memórias do Ginjal. Almada: Centro de Arqueologia de Almada.

Soares, N. (2003) *Consolidação e Maturidade Demográfica*. In Tenedório J. A, *Atlas da Área Metropolitana de Lisboa*.

Milheiro, L.A. (2009) Cacilhas, o comércio, a indústria, o turismo e o desenvolvimento socio-cultural e político da localidade ribeirinha. Cacilhas: Junta de Freguesia.

Castanheira, A. (1999) Parry e Sentimento. Cacilhas: Junta de Freguesia.

Resolução do Conselho de Ministros n.º 141/2009, DR. N.º 24, série 2-B de 4 de Fevereiro de 2009 – retifica o PDM de Almada.

Resolução do Conselho de Ministros n.º 1030/2009, DR. N.º 196, série 2-B de 9 de Outubro de 2009 – Determina a Elaboração do Plano de Pormenor do Cais do Ginjal.

## CASOS DE ESTUDO

<<http://www.byrnearq.com>> consulta a 15/09/16.

<<http://www.quintadovallado.com>> consulta a 18/09/16.

<<http://menosemais.com>> consulta a 18/09/16.

<<https://divisare.com/projects/287583-eduardo-souto-de-moura-luis-ferreira-alves-house-in-moledo>> consulta a 18/11/ 2016)

<[https://en.wikiarquitectura.com/index.php/House\\_in\\_Moledo](https://en.wikiarquitectura.com/index.php/House_in_Moledo)> consulta a 18 de Novembro, 2016)





## ANEXOS I | Processo de Trabalho

Registo fotográfico 86

Registo gráfico informal do projeto 89  
Esboços e desenhos manuais

### Modelos Arquitetónicos 92

Maquete I - análise do terreno  
Maquete II - processo conceptual  
Maquete III - processo digital  
Maquetes IV - processo digital  
Maquete V - proposta conceptual  
Maquete VI - processo conceptual  
Maquete VII - proposta arquitetónica digital  
Maquete VIII - proposta arquitetónica  
Maquete IX - digital específica (teste de percursos)  
Maquete X - maquete digital específica (teste dos quartos)  
Maquete XI – proposta arquitetónica final, escala urbana  
(maquete de apresentação)  
Maquete XII – proposta arquitetónica final, escala pormenor  
(maquete de apresentação)  
Maquete XII – proposta arquitetónica final, escala detalhe  
(maquete de apresentação)

## ANEXOS II | Apresentação Gráfica do Projeto Final de Mestrado

Registo fotográfico

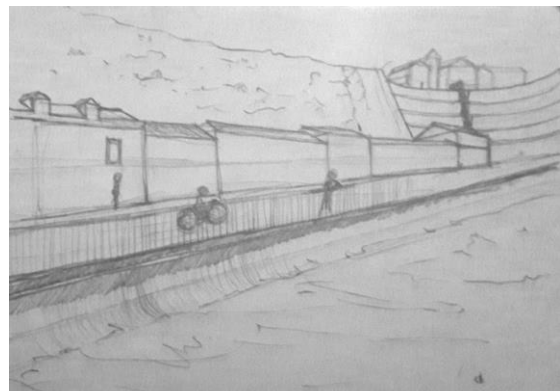
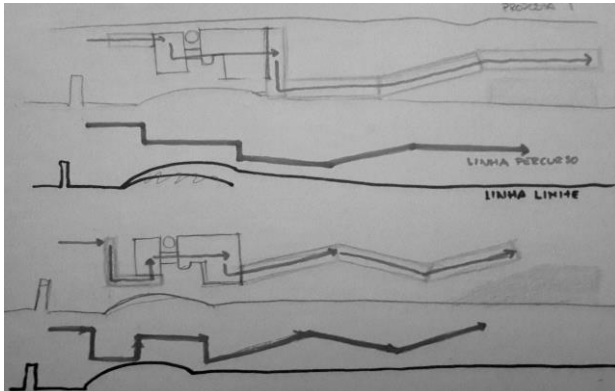
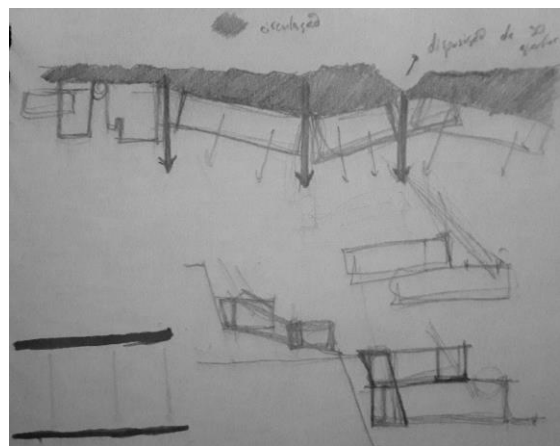
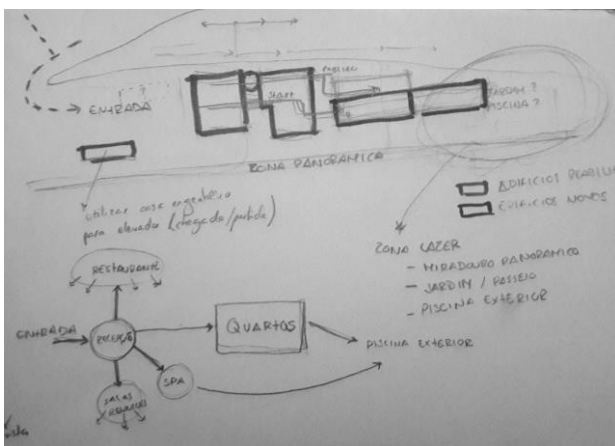
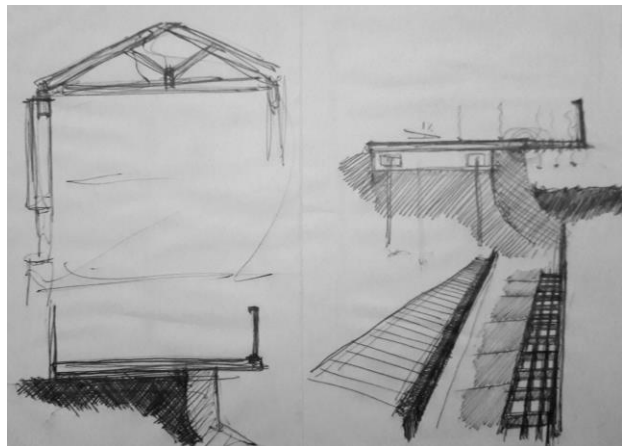
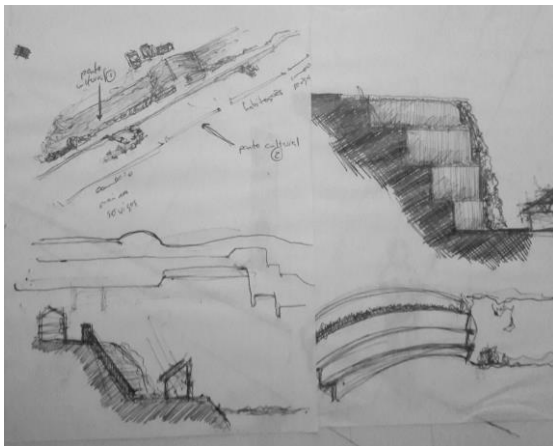
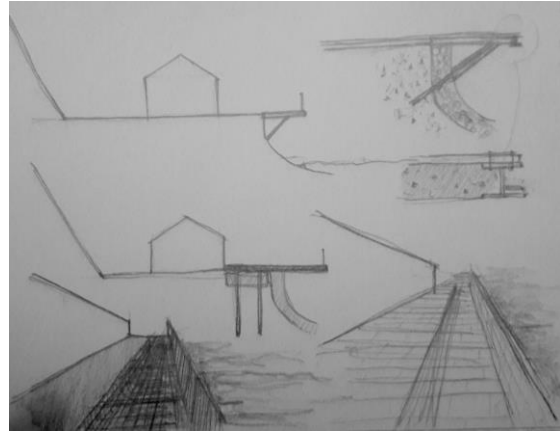
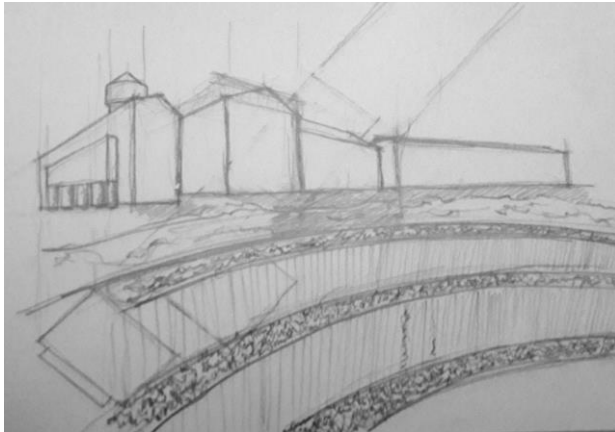


CONFRONTO ENTRE MARGENS



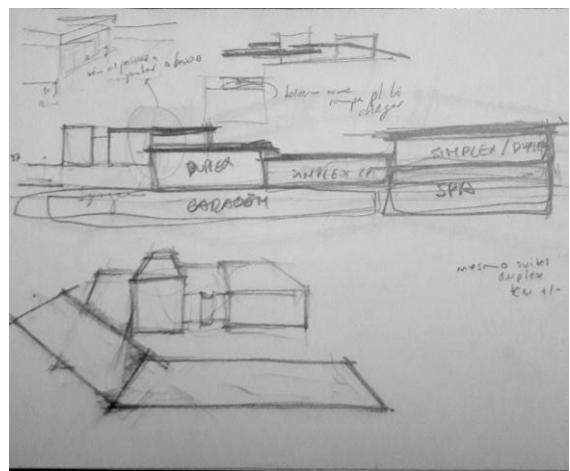
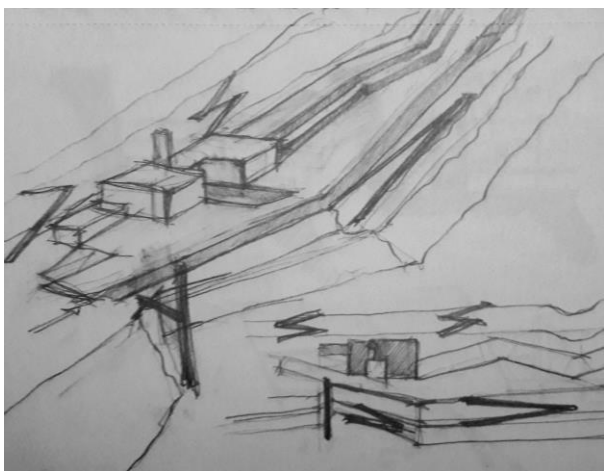
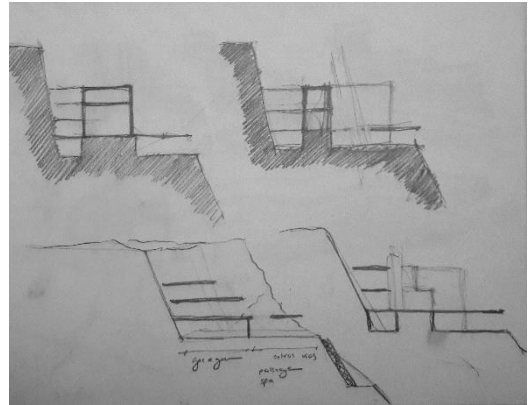
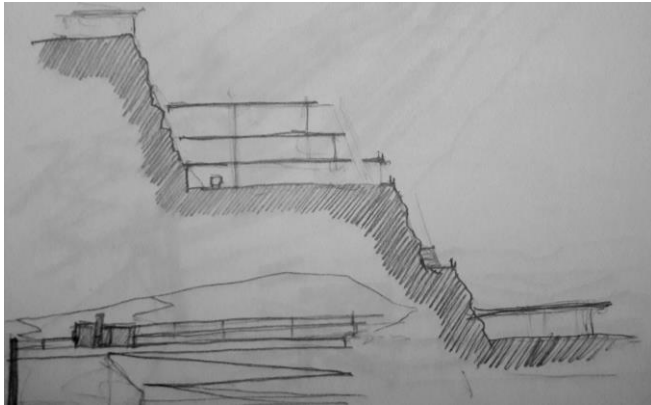
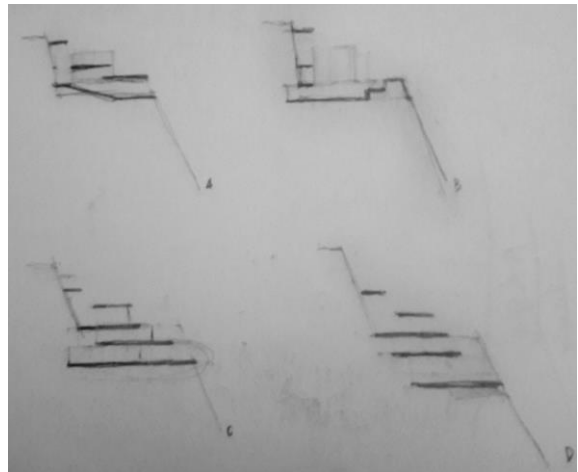
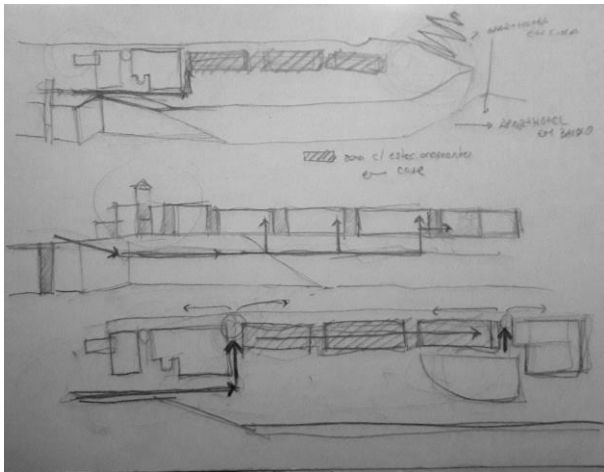
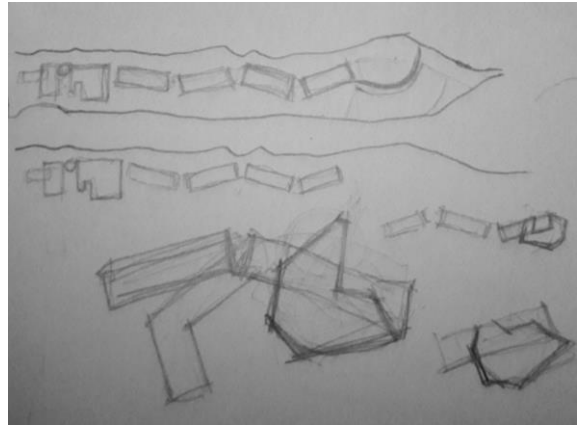
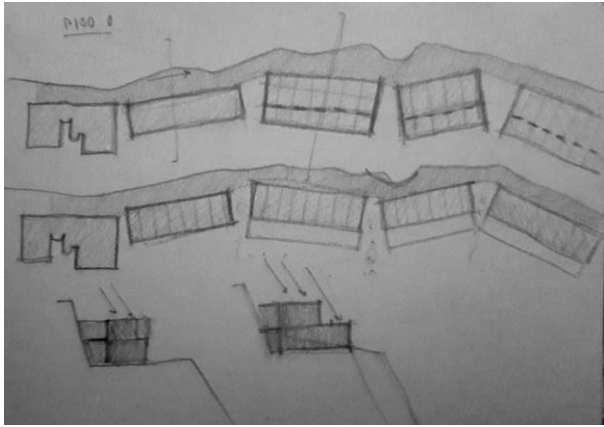


Registo gráfico informal do projeto  
Esboços e desenhos manuais

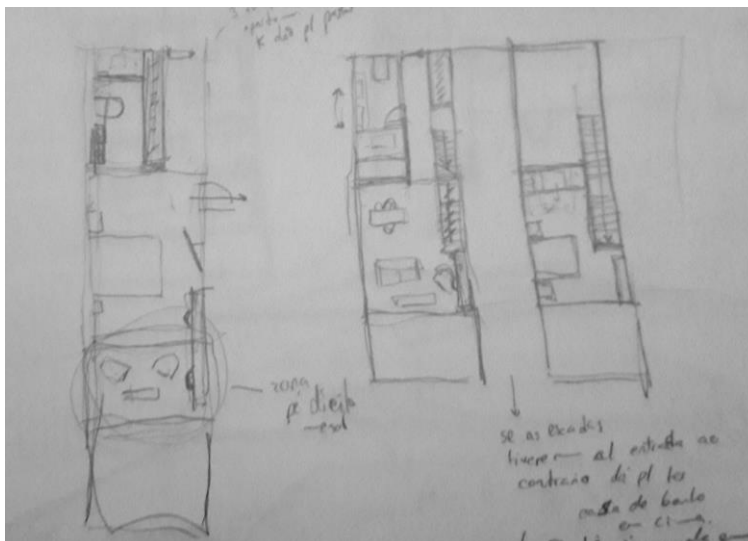
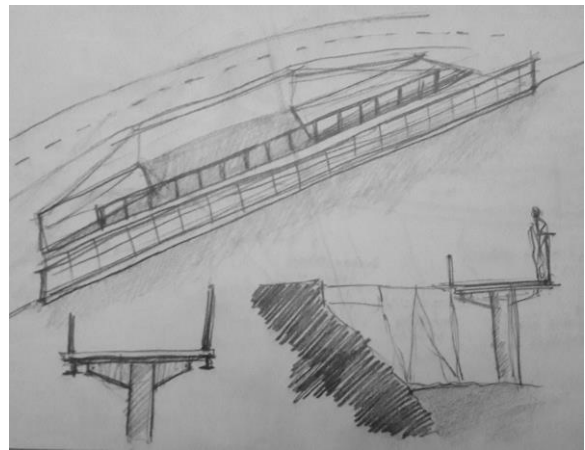
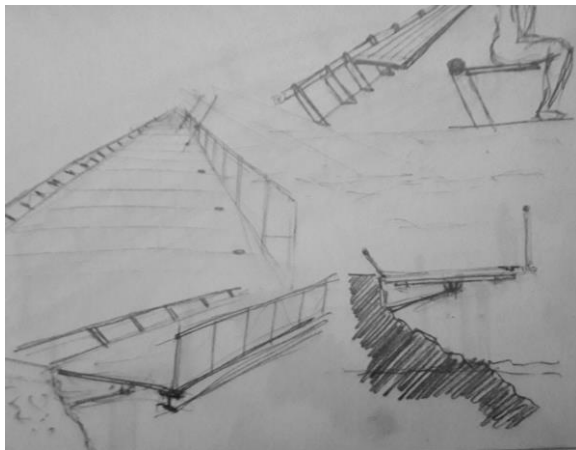
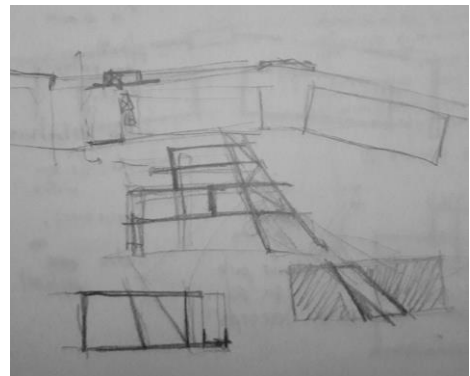
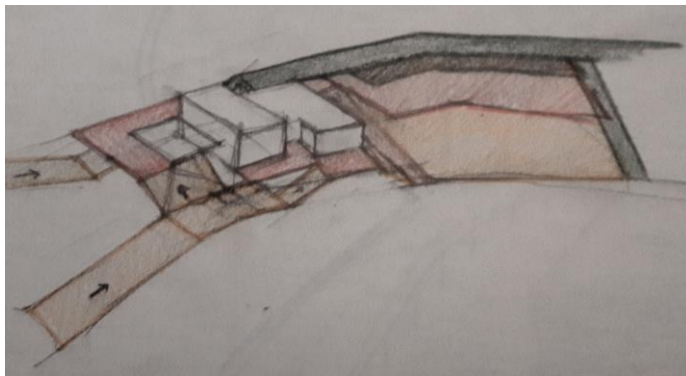
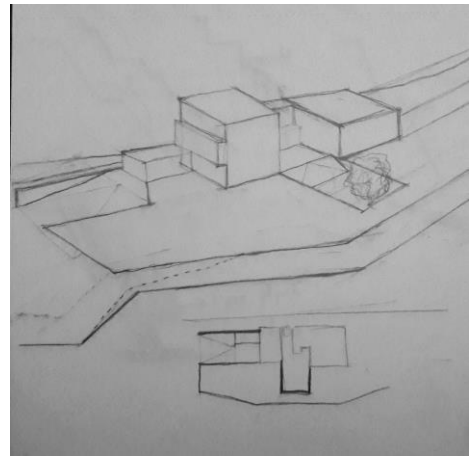
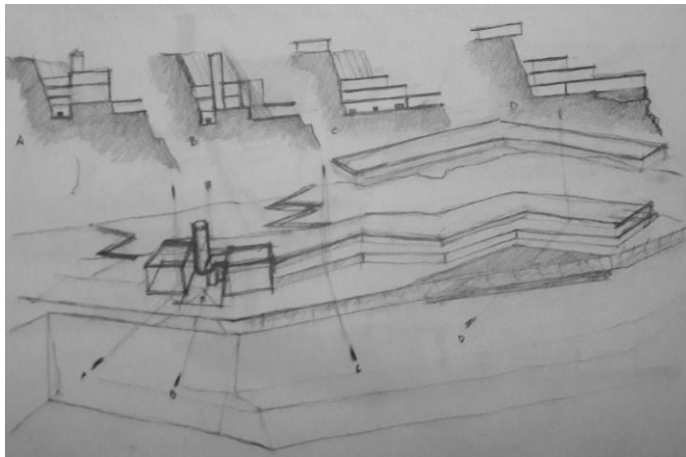




## CONFRONTO ENTRE MARGENS



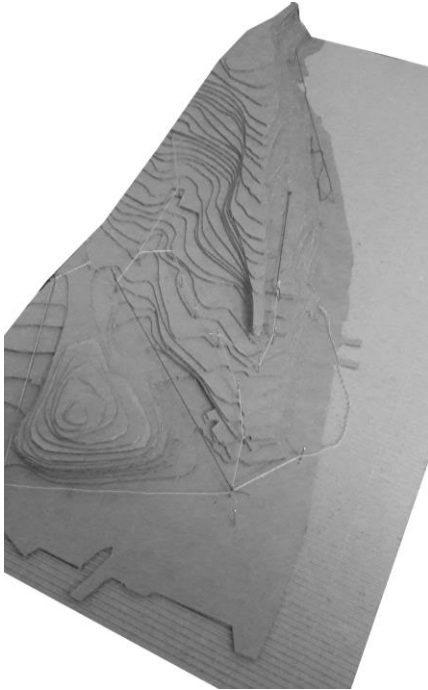
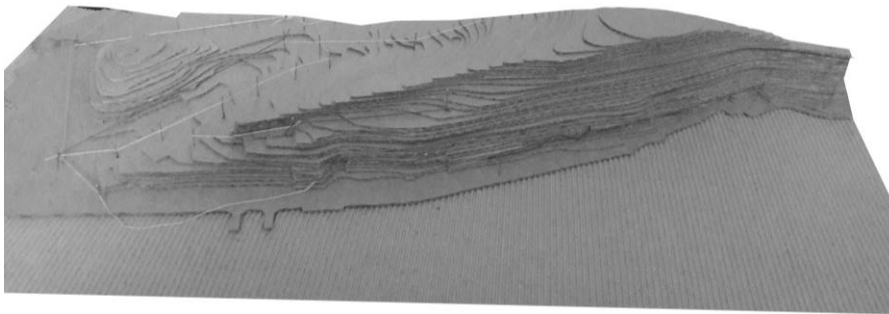
## CONFRONTO ENTRE MARGENS



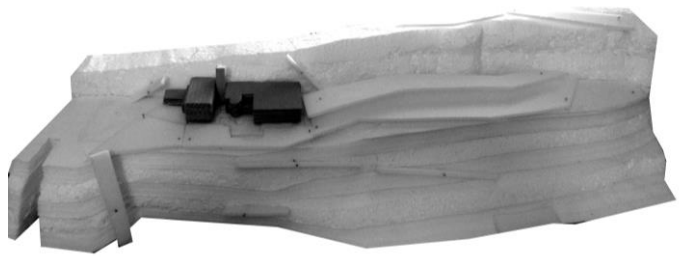
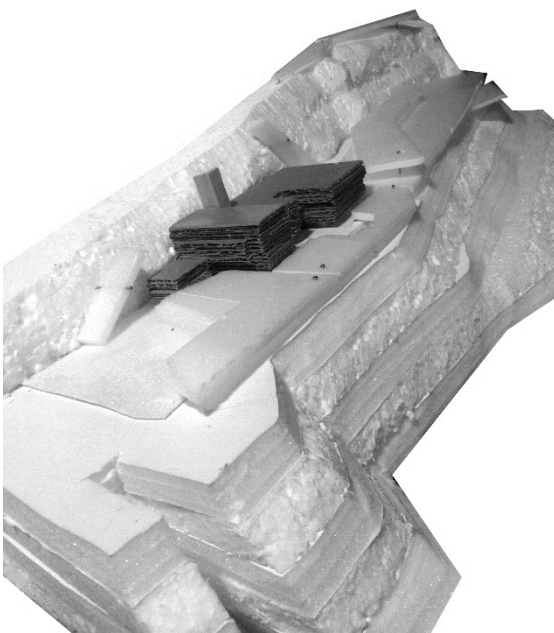


**Modelos Arquitetônicos**

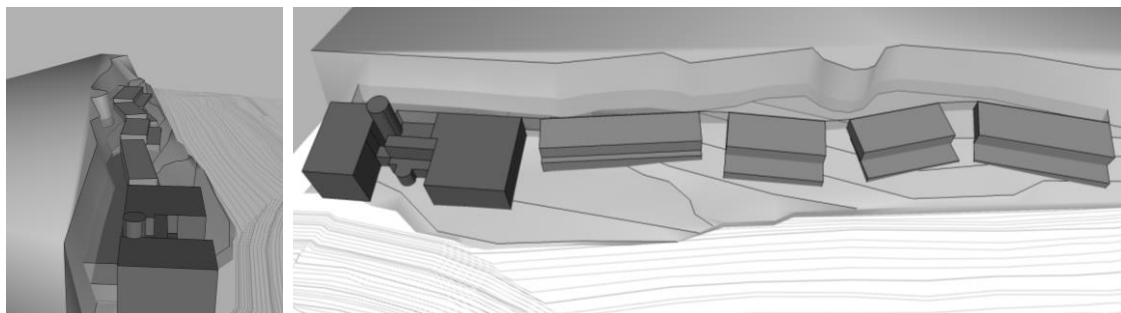
Maquete I - análise do terreno



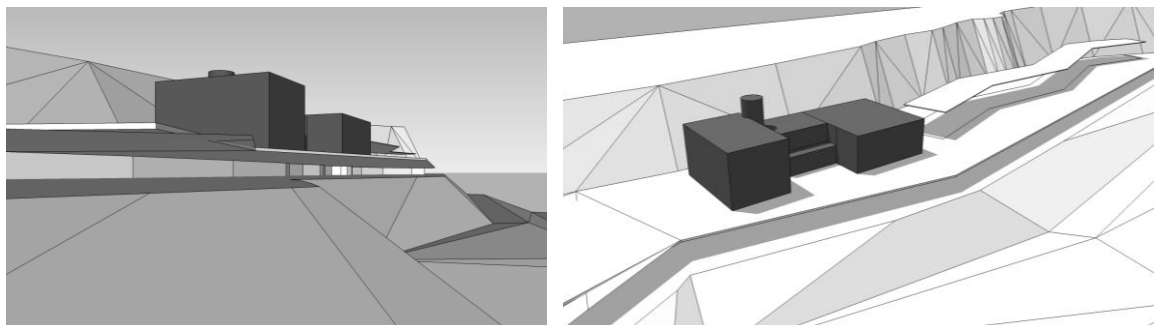
Maquete II - processo conceptual



Maquete III - processo conceptual digital



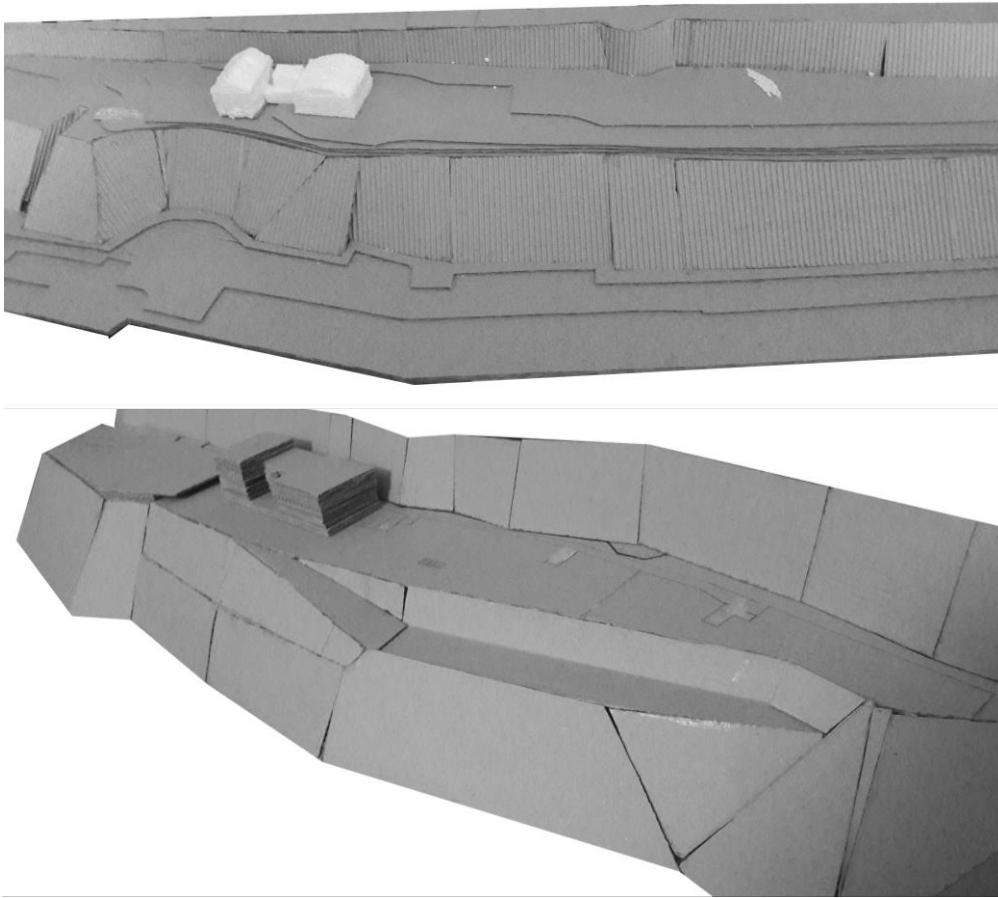
Maquete IV - processo conceptual digital



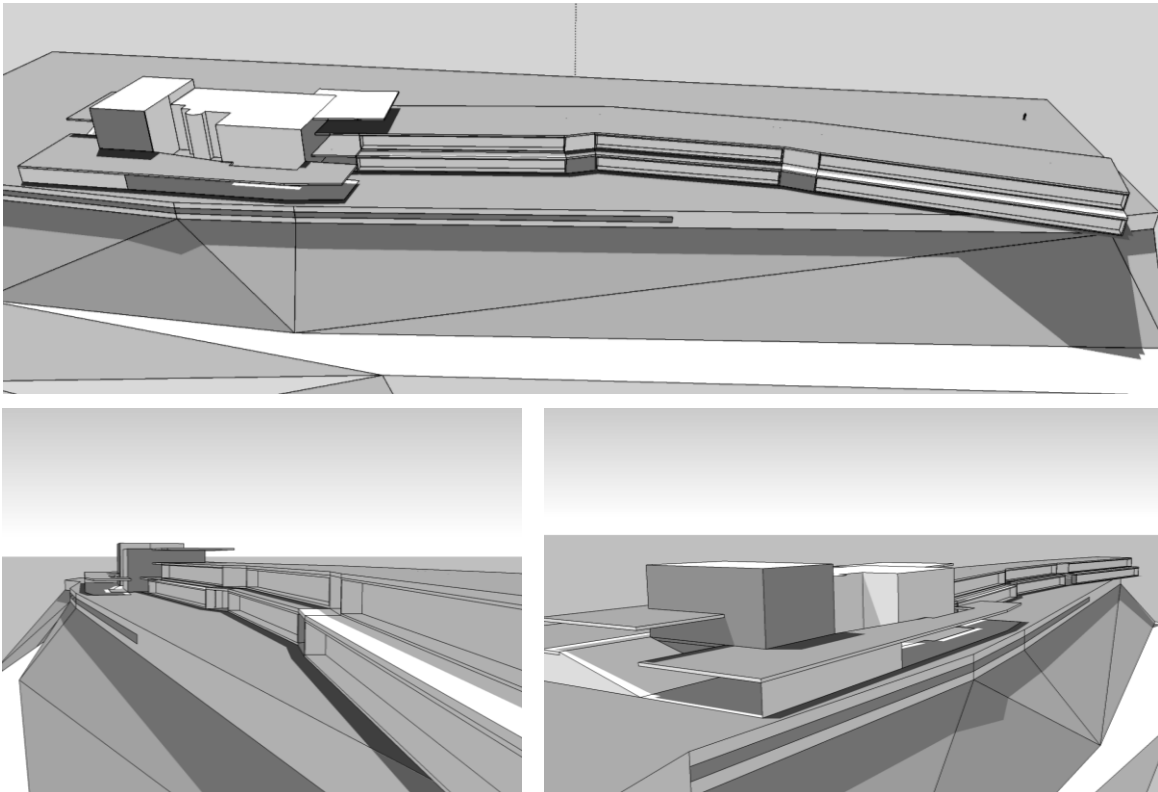
Maquete V – processo conceptual



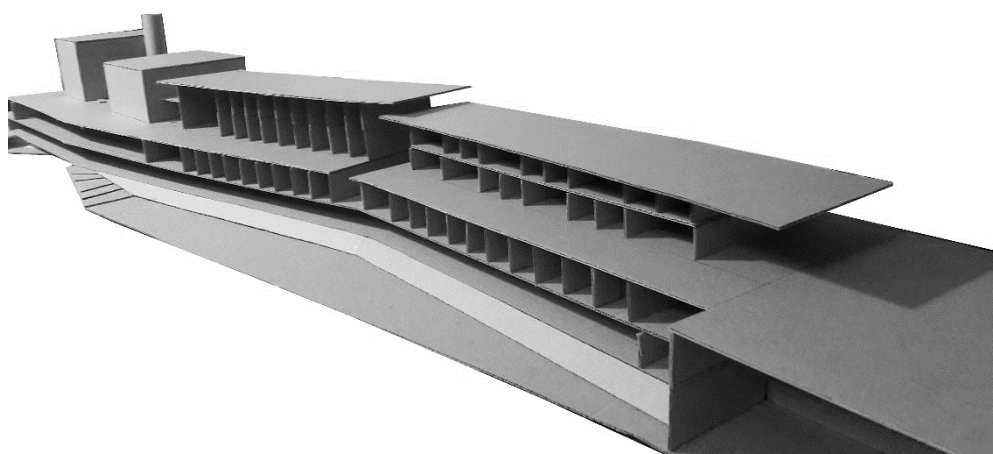
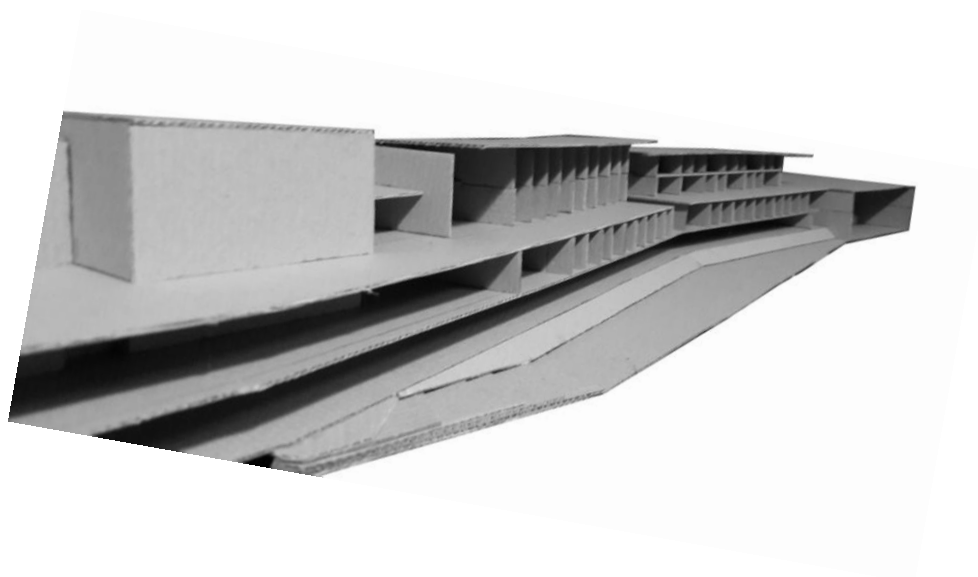
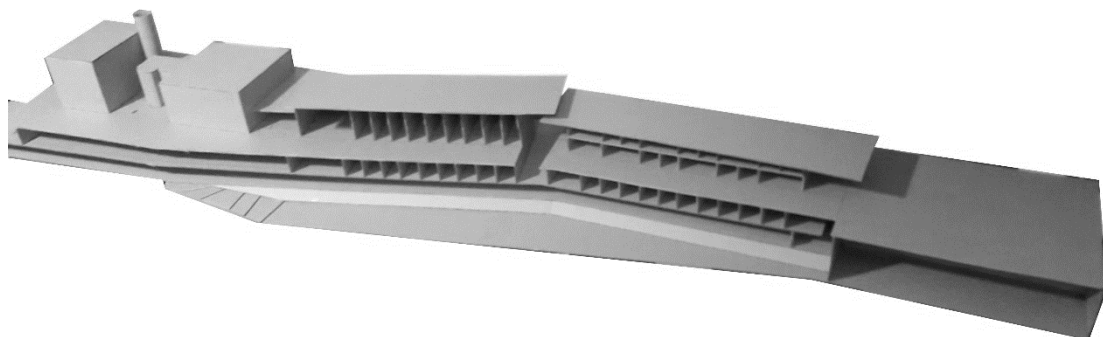
Maquete VI – processo conceptual do terreno



Maquete VII - proposta arquitetónica (meio digital)



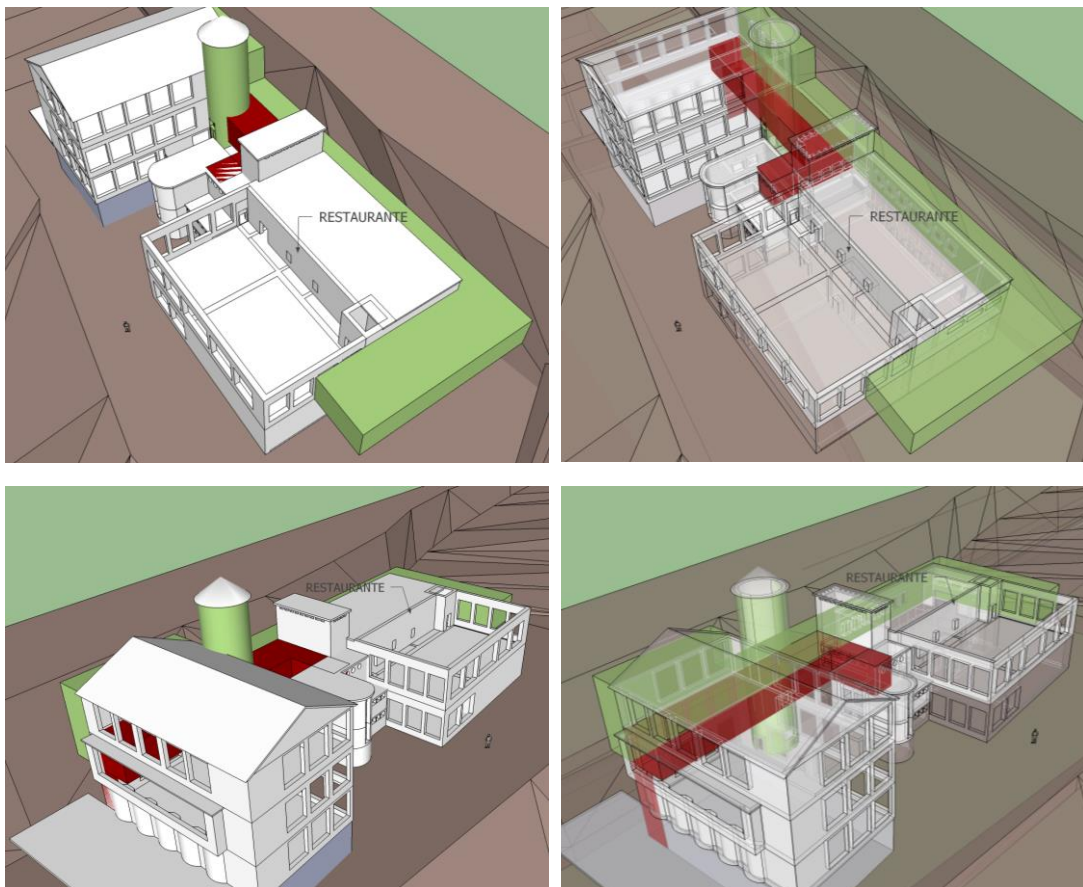
Maquete VIII - proposta arquitetônica



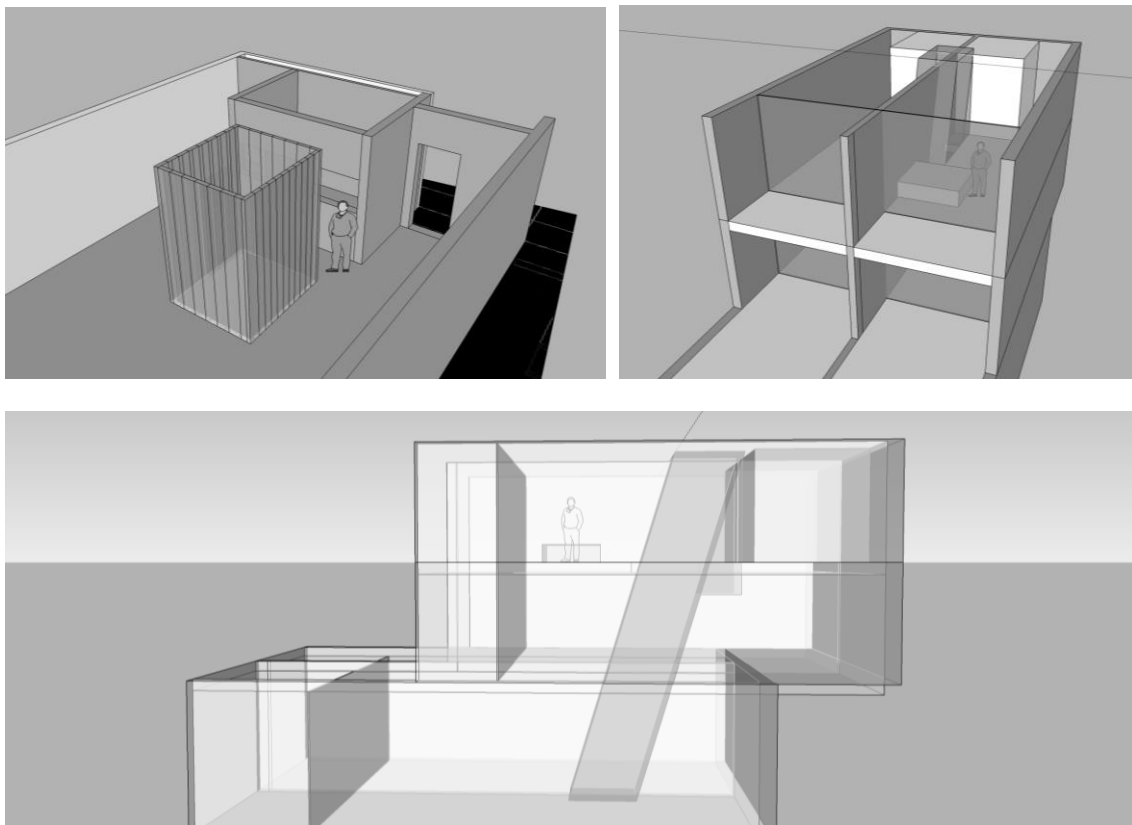
Maquete XIX – desenvolvimento da proposta arquitetónica  
(meio digital)



Maquete X – maquete digital específica (teste dos percursos dentro do edificado proposto)

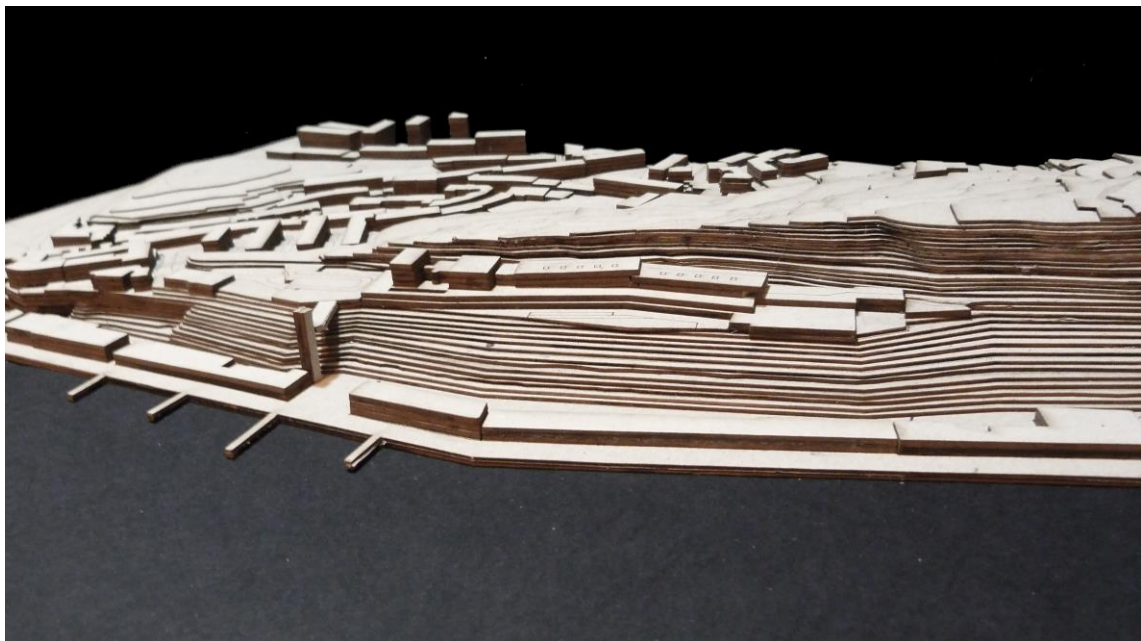
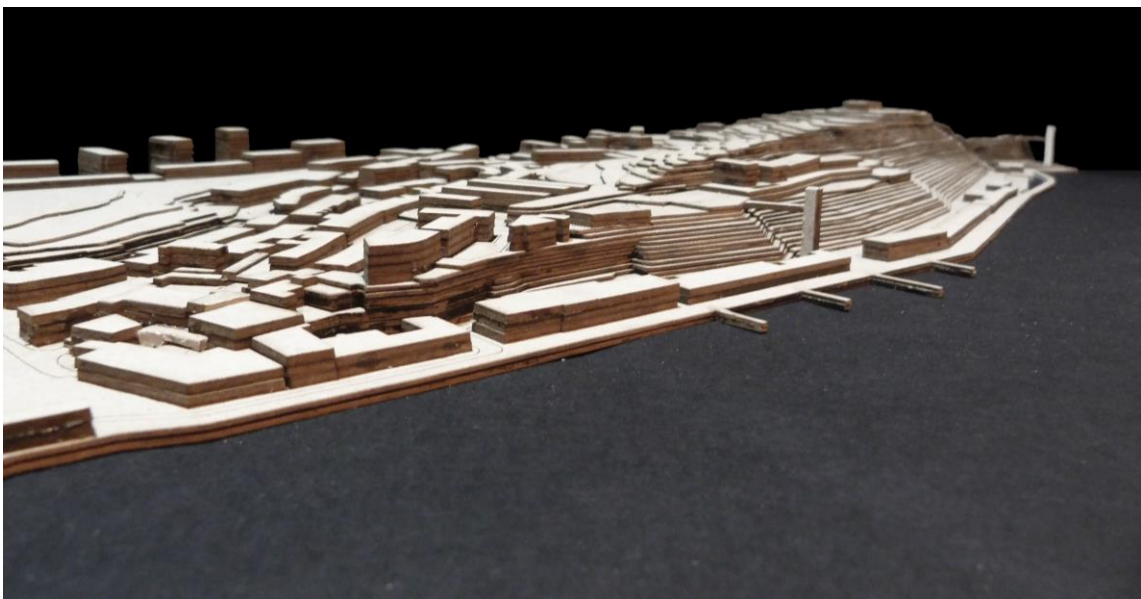
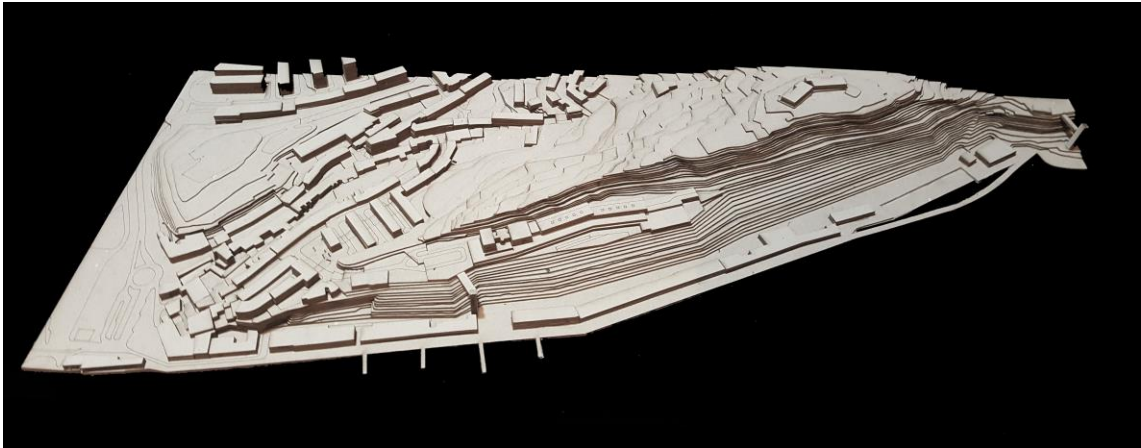


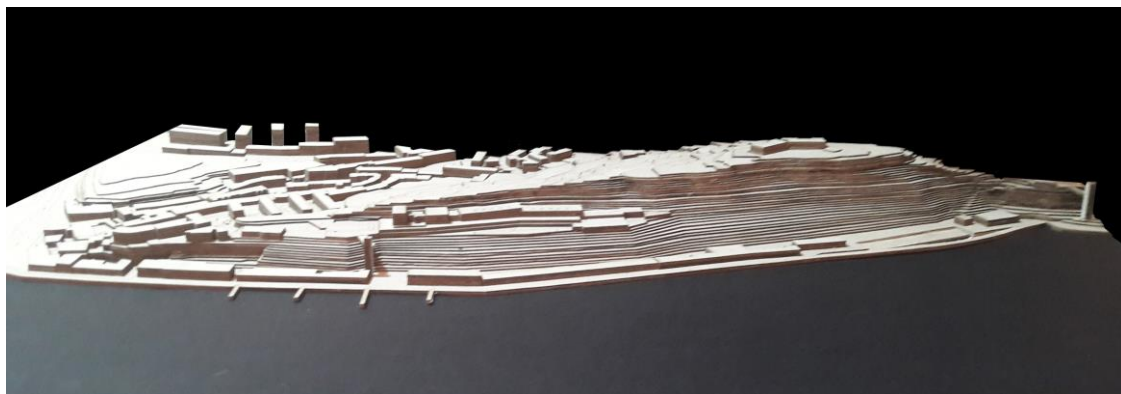
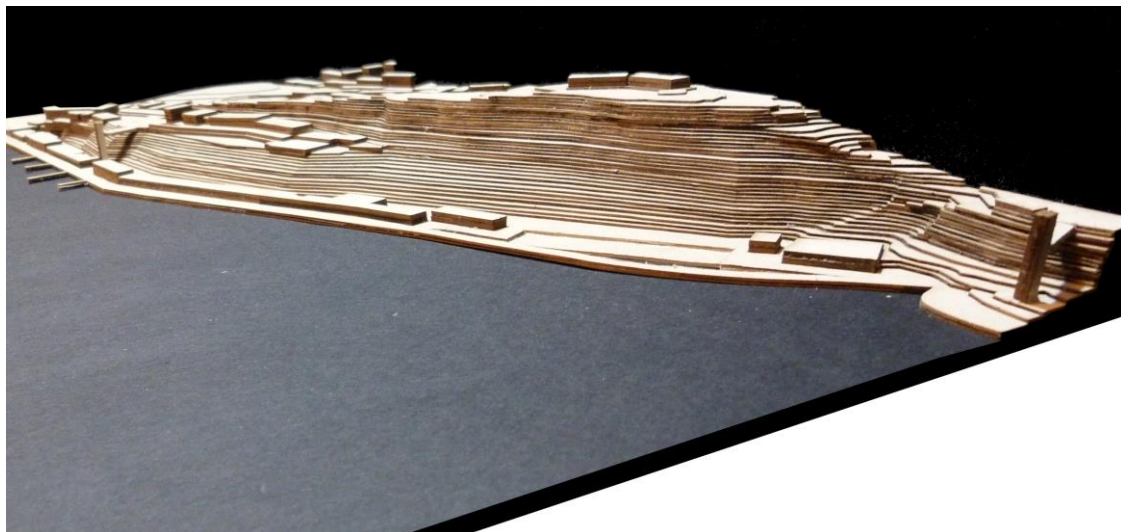
Maquete X – maquete digital específica (teste do conceito dos quartos)





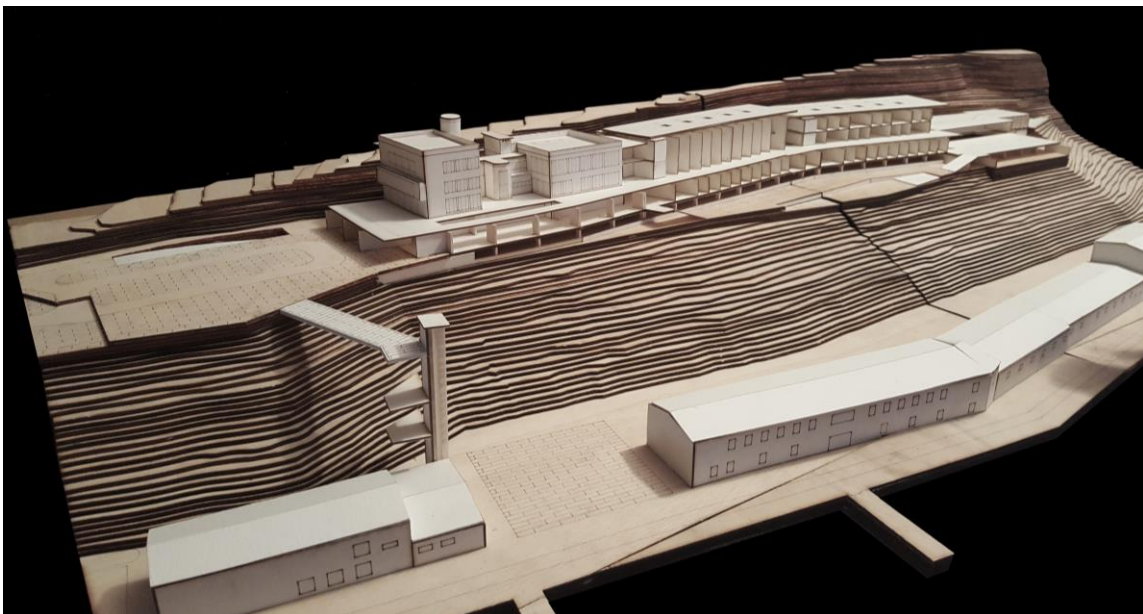
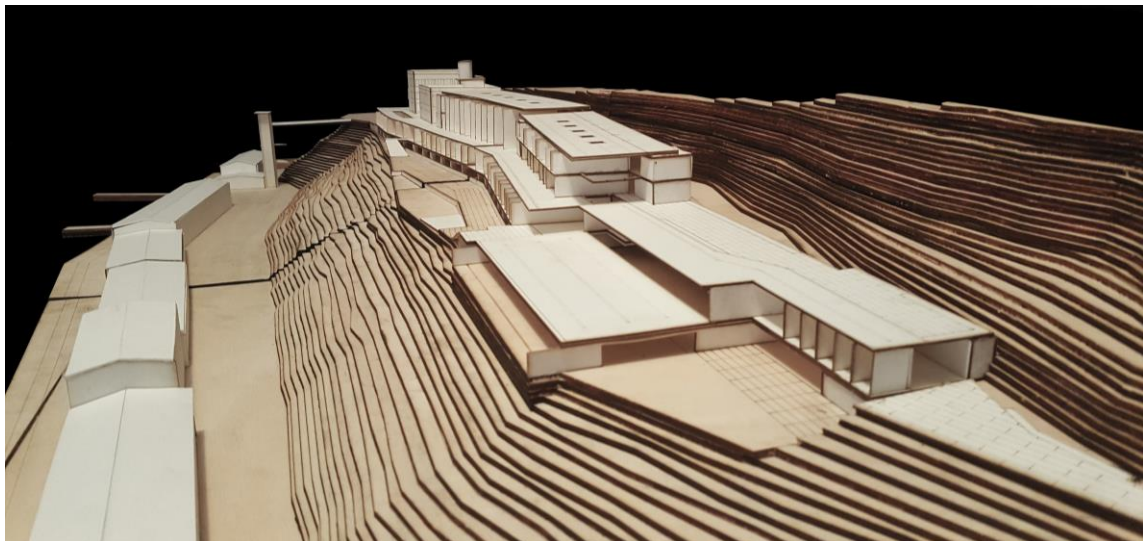
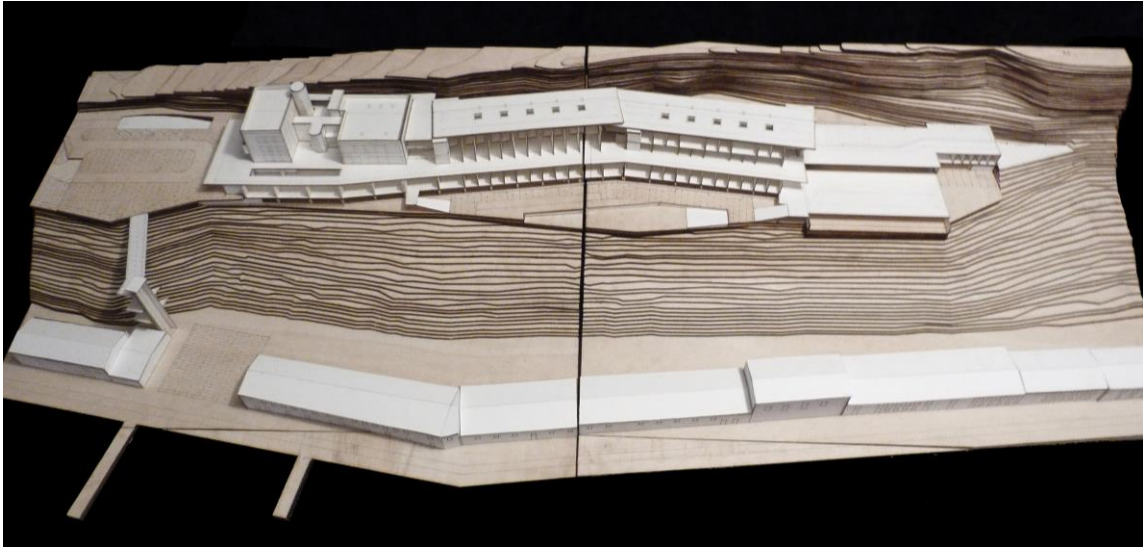
Maquete XI - proposta arquitetônica final escala urbana  
(maquete de apresentação)

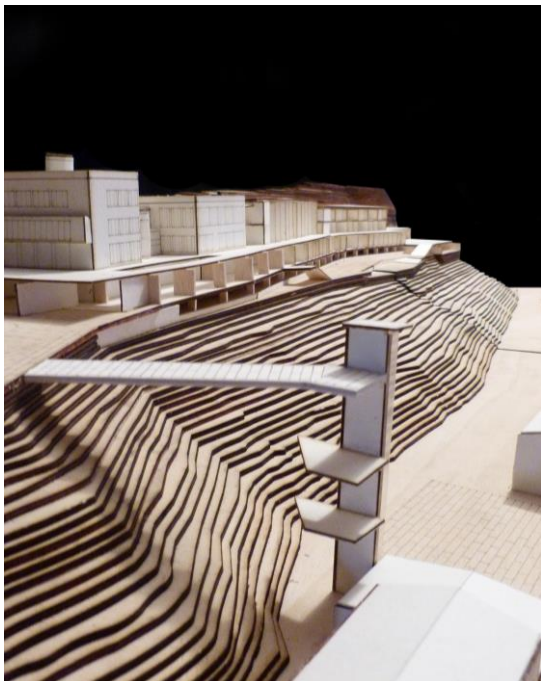
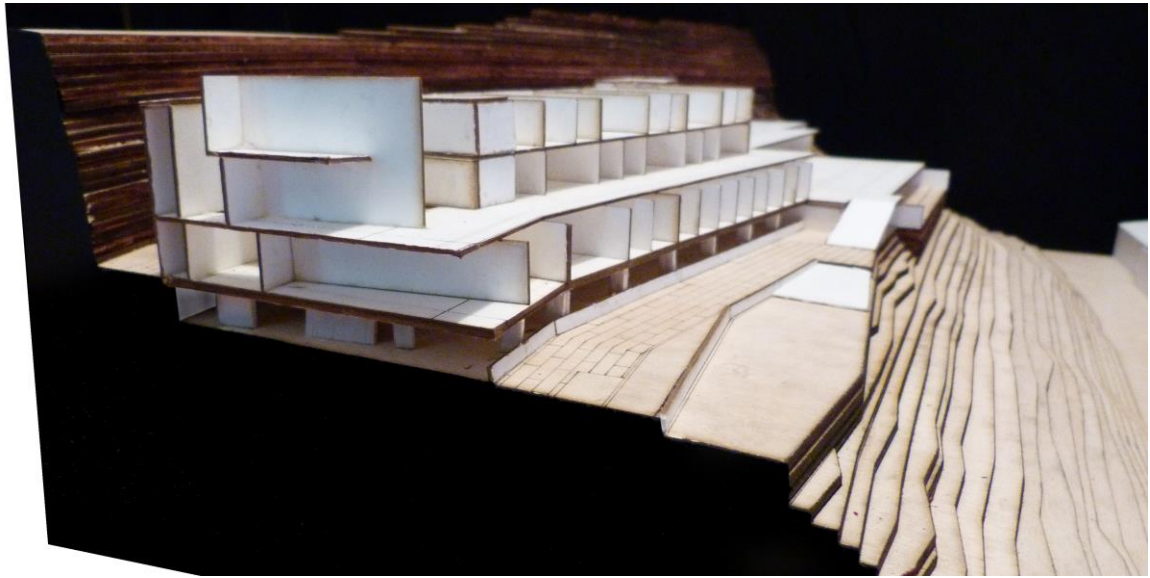
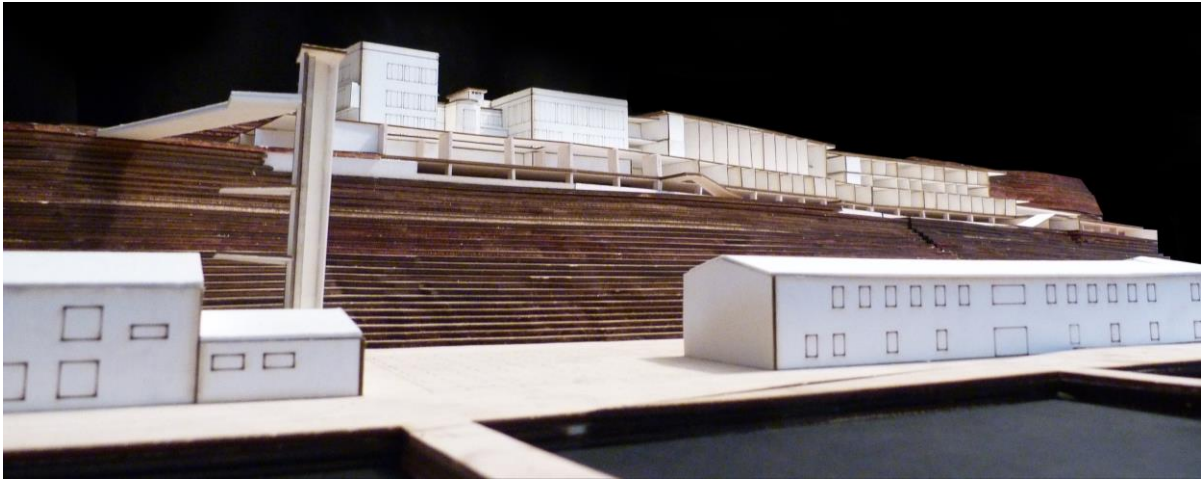






Maquete XII - proposta arquitetônica final escala pormenor  
(maquete de apresentação)







Maquete XIII - proposta arquitetônica final escala detalhe  
(maquete de apresentação)

